

Don

Brussel lille luik 2010.10

Reisdoel en periode: Stadsregio Studiereis 2010 29 september 2010 – 1 oktober 2010		Functie bestuurder: HID RWS ON
Aantal deelnemers		1
aantal deelnemers betaald uit publieke middelen		1
dienst en functie meereizende ambtenaren		n.v.t.
Reisbestemming		Brussel – Lille - Luik
(Reisduur)		3 dagen
Reisdoel		Studiereis met andere bestuurders uit de regio Arnhem-Nijmegen
Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen		€ 795,00
uurvergoedingen		n.v.t.
overnachtingen		In de prijs inbegrepen
ontbijt, lunch, diner		In de prijs inbegrepen
representatie		n.v.t.
trein-/vliegtuigkosten		In de prijs inbegrepen
locale uitstapjes, entree- en reiskosten		n.v.t.
Diversen (o.a. taxi)		n.v.t.
Verantwoordingsverslag		Reisverslag Stadsregio (openbaar)
Deelname stadsregioreis Brussel, Lille, Luik		
Reiskosten is inclusief: - Vervoer Nijmegen-Brussel-Lille-Luik v.v. - 2 overnachtingen (incl. ontbijt) in hotels Brussel en Lille - drie lunches - drie diners		

Bijlagen: Reisverslag stadsregioreis 2010



STADSREGIO
ARNHEM NIJMEGEN

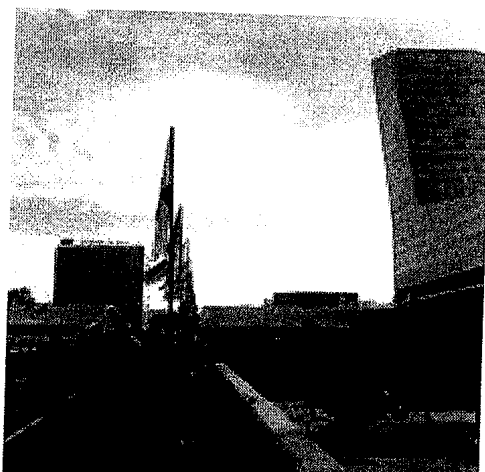


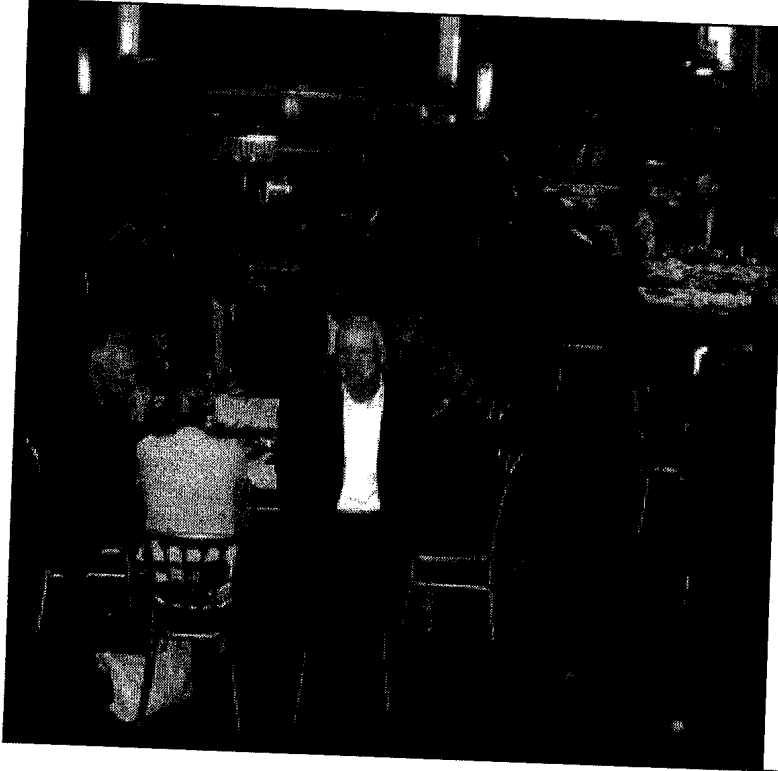
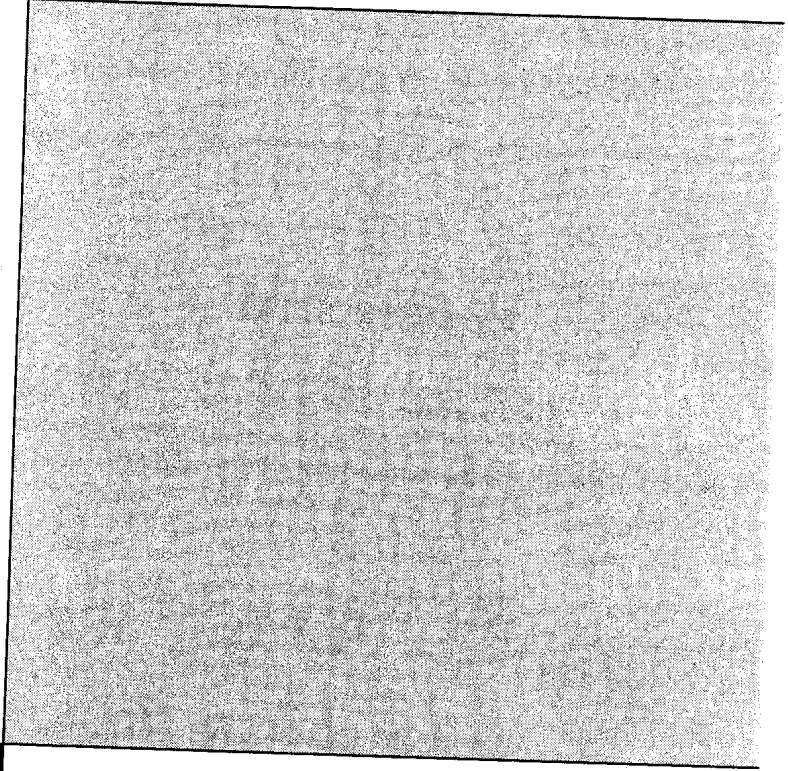
Brussel - Lille - Luik

Verslag Stadsregioreis
Nijmegen, december 2010

Inhoud

Voorwoord	3
Programma bestuurdersreis	4
Deelnemers bestuurdersreis	7
Brussel	8
Lille	12
Luik	14





Voorwoord

Onze jaarlijkse gezamenlijke studiereis is alweer voorbij. Ik kijk terug op een intensieve, leerzame en geslaagde trip. We hebben elkaar weer eens uitgebreid gesproken, nieuwtjes uitgewisseld en de nieuwe bestuurders en raadsleden ingewijd in onze jaarlijkse traditie. Op het moment van gaan speculeerden we over wat het toen nog aankomende kabinet voor ons in petto had. Hoe hard komen de bezuinigingen op de gemeenten af? Waar word er nog in geïnvesteerd en ondersteunt het nieuwe kabinet de samenwerking op het regionale niveau? Via BlackBerry I-phone en een enkele hotline bleven we gedurende de trip op de hoogte. Wat betekent dit, hoe interpreteer je dat? Het was goed dat we het ook over de inhoud konden hebben. We hebben namelijk veel kunnen leren van de steden Lille en Luik. En voor de toekomst is het richten op Brussel zeker geen verkeerde keuze.

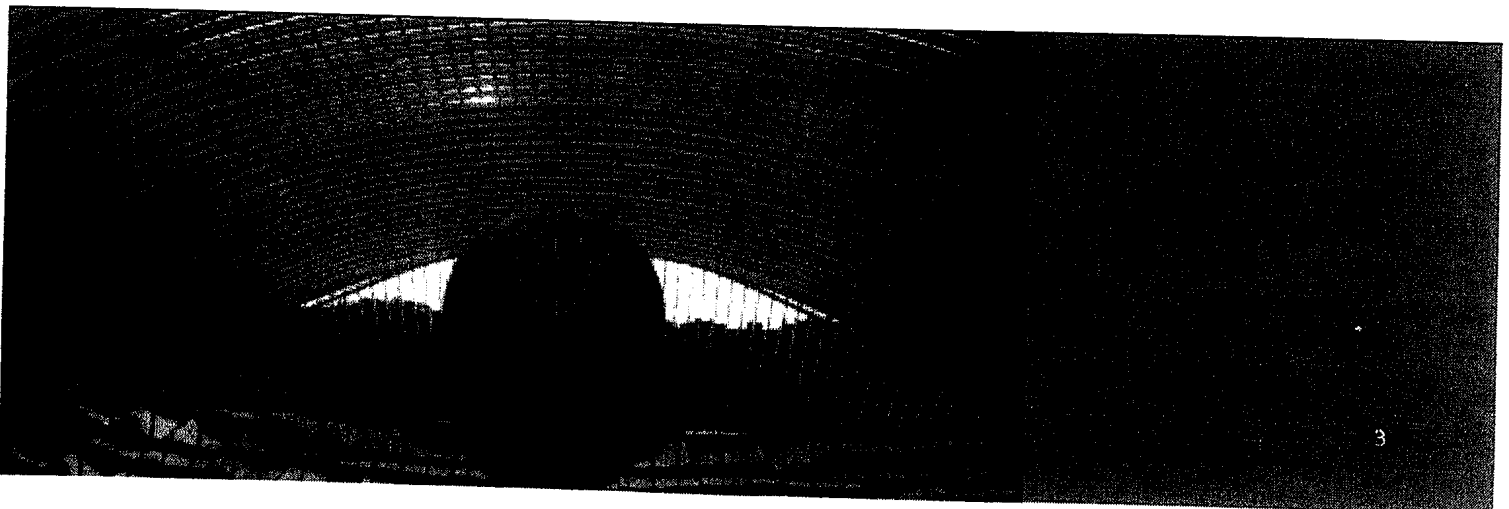
U heeft kunnen zien hoe de stadregio zich in het Brusselse manifesteert. Dagelijks proberen wij u maar ook uw ondernemers en onderwijs instellingen wegwijs te maken in Brussel. Onze Europese samenwerking staat of valt met het bijeenbrengen van die kennis en mensen. Dat staat voorop. Ook is er af en toe wat subsidie te halen. Constantijn van Oranje en Derk Oldenbrug hebben ons laten zien hoe beleid gemaakt wordt in Brussel. Een belangrijk leerpunt voor ons in Nederland is dat we de implementatie in onze eigen beleid vaak goudgerand maken, waardoor we het onszelf soms ook moeilijk maken. Gold-plating is een nieuw woord in ons vocabulaire. Judith Sargintine, politica in Brussel met veel energie en ambitie, hield ons toch wat vragend voor wat we toch in die trieste steden Lille en Luik gingen doen. Zij vergiste zich.

Investeren in bereikbaarheid en daar je ruimtelijk programma langjarig op richten loont. Ik kom de afgelopen decennia met enige regelmaat in Lille. De komst van het HSL station heeft daar de stedelijke (her)ontwikkeling stevig op gang gebracht. Het tempo van ontwikkeling is gestaag en kijkt over crisissen heen. Aan zo'n ontwikkeling is Luik nu net begonnen. Een werkelijk prachtig station is daar het beginpunt. Ons HSL station is ook in aantocht. Met de aanbesteding van het meesterwerk van Van Berkel in Arnhem zie ik ook voor ons een goede toekomst in Europa. Nu nog een kabinet dat snapt dat regionaal investeren in bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling een randvoorwaarde is. Aan ons zal het niet liggen.

Ik hoop dat u ook terugkijkt op een leerzame reis. Dit verslag kan u daar bij helpen.

Tot gauw

Jaap Modder



Programma bestuurdersreis Brussel-Lille-Luik

Woensdag 29 september 2010

09.00	Vertrek per bus van Nijmegen naar Brussel
12.00	Ontvangst en Lunch bij Bureau Brussel stadsregio
13.30	Inleiding werkzaamheden Bureau Brussel door Pieter Meijboom en Victoria van Krieken <i>'De Nederlandse Provincies in Brussel'</i> door Rob van Eijkeren, coördinator Huis van de Nederlandse Provincies (HNP)
14.30	De Digitale Agenda/het ICT beleid van de EU Constantijn van Oranje, Europese Commissie, kabinet Eurocommissaris Kroes <ul style="list-style-type: none">• De mogelijkheden van ICT (digitale agenda) voor regionaal beleid en de mogelijke effecten.• Hoe kan de digitale agenda bijdragen aan regionale ontwikkeling?• Hoe kan de regio effectiever functioneren door gebruik van ICT toepassingen/ e-government?
	Pauze
16.00	Het werk van de Nederlandse Permanente Vertegenwoordiging in Brussel Piv Ambassadeur Derk Oldenburg, Nederlandse Permanente Vertegenwoordiging bij de EU. <i>In gesprek over relatie tussen EU, ministeries, regio's en gemeenten. Op welke manier worden regionale en lokale overheden betrokken bij het werk van de PV? Hoeveel invloed hebben regionale en lokale overheden op de Nederlandse inbreng bij de EU?</i>
18.30	Culinair stadswandeling
22.00	Einde avondprogramma



Donderdag 30 september 2010

09.30	<p>Bezoek Europees Parlement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontvangst EP en korte rondleiding door medewerkster van Wim van de Camp, Annette van der Vlies. • Presentatie/Gesprek met Europarlementariër Wim van de Camp. <i>Delegatieleider van het CDA werkzaam in het Europees Parlement.</i> • Presentatie/Gesprek met Europarlementariër Judith Sargentini. <i>Delegatieleider van GroenLinks in het Europees Parlement.</i> <p><i>Gespreksonderwerpen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Het werk als Europarlementariër • De verhouding tussen lokale en regionale overheden en Europa/ het EP • Kunnen regionale en lokale overheden invloed uitoefenen op het Europees Parlement? • Wat is de meest effectieve manier van lobbyen volgens de Europarlementariërs?
11.30	Transfer per bus naar Lille
14.00	<p>Aankomst in Musée de la Résistance, Bondues (bij Lille)</p> <p>De Liberation Route in Lille > Mr. Edouard Roose</p> <p><i>Een vertegenwoordiger van het regionaal bureau voor toerisme uit Nord pas de Calais zal een presentatie verzorgen over hoe de regio het thema geschiedenis/oorlogsverleden combineert met toerisme.</i></p> <p>'Tourisme de mémoire'</p> <p><i>Toelichting op het historisch toerisme netwerk in Lille en de regio Nord pas de Calais. Hoe is het georganiseerd? Wat zijn de economische effecten voor de regio? Wat zijn de ambities voor de toekomst?</i></p> <p>Nationale en Internationale ambities en kansen voor de Liberation Route in de Stadsregio Arnhem Nijmegen.</p> <p><i>Jurriaan de Mol, directeur RBT KAN en Wiel Lenders, directeur nationaal Bevrijdingsmuseum</i></p>
15.15	Transfer per bus naar Regional Council in Lille
16.00	<p>Bezoek aan de Regional Council in Lille</p> <p>Ontvangst door regionale vertegenwoordigers Nord pas de Calais</p> <p>> Françoise DAL, Conseillère régionale</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Innovation <i>Yannick Giry, Deputy Director of the Economic Action</i> 2. Transport <i>G. Ryckebusch, Director of the Transport Direction</i> 3. Tourisme de mémoire <i>Edouard Roose, Grands Projets Régionaux, Chemins de Mémoire (General intervention on the regional strategy of memory tourisme)</i>
17.15	Cocktail
17.45	Transfer per bus naar het hotel
19.30	Wandelen naar de diner locatie

Vrijdag 1 oktober 2010

08.30 Transfer met de bus van hotel naar station Lille-Europe

09.00 Bezoek en rondleiding station Lille-Europe
Toelichting over economische impact van het HSL station en aansluitend presentatie over het 'High Speed Train Regions Network'. Aansluitend rondleiding.
Rendez-vous sur le parvis de la Gare Lille Flandres

Visite de la gare

- poste d'aiguillage
- Eurailille
- Transpole (co-modalité)

11:00 Table ronde

- Jean-Paul Decourcelles, Responsable transfrontalier et grands projets régionaux, SNCF
- Dominique Cresson, Président du réseau RAFHAEL
- Représentant Eurailille (à confirmer)

Gesprek met een vertegenwoordiger van SAEM Eurailille.

Gespreksonderwerpen:

- Wat zijn de economische effecten van de HSL voor de regio Nord-Pas de Calais en de stad Lille?
- Wat heeft de HSL bijgedragen aan de regionale economie?
- Toelichting op het proces en tijdslijn van de HSL, wat zijn succes factoren en knelpunten gebleken?

Gesprek met vertegenwoordiger van het Raphael netwerk. (HSL)

Gespreksonderwerpen:

- Wat zijn de activiteiten van dit netwerk?
- Waarom een HSL netwerk
- Overige internationale HSL netwerken
- Toegevoegde waarde van een dergelijk netwerk.

11.30 Lunch

Transfer per hogesnelheidstrein van Lille naar Luik

15.15 Bezoek en rondleiding HSL station Luik-Guillemins
Het HSL station is geopend in december 2009 en is ontworpen door de bekende architect Santiago Calatrava.

- Ontvangst door NMBS holding
de heer Louis Maralle (beheerder Belgische spoorwegen)
- Rondleiding door het station
- Bezoek tentoonstelling Expo SOS PLANET in station Liège-Guillemins

Buffet in Restaurant expo SOS PLANET, station Liège-Guillemins

18.15 Transfer per bus van Luik naar Nijmegen, Elst en Arnhem

Deelnemers bestuurdersreis

Dhr. Arno Adema	Gemeente Rozendaal	Dhr. Ruud Mooij	Gemeente Overbetuwe
Dhr. Reindert Augustijn	Stadsregio Arnhem Nijmegen	Dhr. Marc van Nijnatten	Gemeente Nijmegen
Dhr. Jan van Baal	Gemeente Overbetuwe	Mw. Anja van Norel-Hansen	Gemeente Zevenaar
Dhr. Henk Beerten	Gemeente Nijmegen	Dhr. Pepijn Oomen	Gemeente Nijmegen
Dhr. Henk van den Berg	Gemeente Heumen	Dhr. Gert-Jan Oplaat	KvK Centraal Gelderland
Dhr. Arthur Boone	Gemeente Westervoort	Dhr. Rob Persoon	Gemeente Mook en Middelaar
Dhr. Peter van den Brink	Gemeente Millingen aan de Rijn	Dhr. Gerd Prick	Gemeente Groesbeek
Dhr. Piet de Bruijn	Gemeenten Wijchen & stadsregio	Dhr. Luciën van Riswijk	Gemeente Duiven
Dhr. Leon Busschops	Gemeente Nijmegen	Dhr. Frank van Rooijen	Gemeente Overbetuwe & stadsregio
Mw. Joke Cuperus	Rijkswaterstaat Oost-Nederland	Dhr. Frans Schut	Gemeente Lingewaard
Dhr. Carol van Eert	Stadsregio Arnhem Nijmegen	Mw. Marianne Schuurmans- Wijdeven	Gemeente Millingen aan de Rijn
Dhr. Hans Elsenaar	Gemeente Rheden	Dhr. Mark Slinkman	Gemeente Rijnwaarden
Mw. Margreet van Gastel-Schäffner	Gemeente Arnhem & stadsregio	Dhr. Harry Staring	Gemeente Zevenaar
Dhr. Henk Geerards	Gemeente Ubbergen	Mw. Ellen de Swart	Gemeente Heumen
Dhr. Bert Geurtz	Gemeente Arnhem	Dhr. Kees Telder	Gemeente Lingewaard
Mw. Marijke van Haaren	Provincie Gelderland	Mw. Harriet Tiemens	Gemeente Rheden
Dhr. Theo Hoex	Gemeente Overbetuwe	Mw. Liesbeth Tuijnman	Gemeente Overbetuwe
Dhr. Frans Hofman	Gemeente Doesburg	Dhr. Hayke Veldman	Gemeente Nijmegen
Dhr. Free Hoving	Gemeente Rozendaal	Mw. Tine Verheij-van der Linden	Bureau Routine
Dhr. Bert Jeene	Gemeente Nijmegen & stadsregio	Dhr. Paul Verhoef	Gemeente Duiven
Dhr. Hans Kettelerij	Gemeente Rheden	Dhr. Tjebbe Vugts	Gemeente Rheden
Dhr. Bert Kiljan	Gemeente Rheden	Mw. Rita Weeda	Gemeente Renkum
Dhr. Piet de Klein	Gemeente Beuningen	Dhr. Michiel van Wessem	Gemeente Arnhem
Dhr. Jos van der Knaap	Gemeente Wijchen	Dhr. Geertjan Wienhoven	Gemeente Mook en Middelaar
Mw. Annelies van der Kolk	Provincie Gelderland	Dhr. Nico Wiggers	Gemeente Arnhem
Mw. Hannie Kunst	Gemeente Nijmegen	Dhr. Frits Wijsma	Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
Dhr. Pieter van Lent	Gemeente Renkum	Dhr. Paul Wilbers	Gemeente Ubbergen
Dhr. Wiljan Looijen	Gemeente Groesbeek	Dhr. Huib Zijlmans	Gemeente Beuningen
Dhr. Piet Martens	Gemeente Mook en Middelaar	Dhr. Henk Zomerdijk	Gemeente Duiven
Dhr. Martijn Mentink	Stadsregio Arnhem Nijmegen		
Dhr. Jaap Modder	Stadsregio Arnhem Nijmegen		



Brussel

'Europa dichterbij de regio'

Het Brusselse programma begon met een ontvangst bij Bureau Brussel van de stadsregio, gehuisvest in het gebouw van het Huis van de Nederlandse Provincies (HNP), waar voor deze gelegenheid de vlag van de stadsregio was uitgehangen.

Na de lunch lichtte Rob van Eijkeren (coördinator van het HNP) toe, dat het HNP als vooruitgeschoven post een signalerende functie vervult en daarom een platform is voor de gezamenlijke belangenbehartiging van de provincies en het Interprovinciaal Overleg (IPO) in Brussel. Door samen te werken in Brussel streven de provincies naar het tot stand brengen van synergie op de volgende terreinen: belangenbehartiging, signalering, informatie en advisering. Het HNP heeft enkele prioritaire dossiers. Het gaat om de volgende onderwerpen: Herziening EU begroting, toekomst Regionaal Beleid, Groei en Banen: Europa 2020 strategie, Herziening GLB, Klimaat en Energie, Biodiversiteit, Demografie en Betere regelgeving.

Economische Agenda is leidend

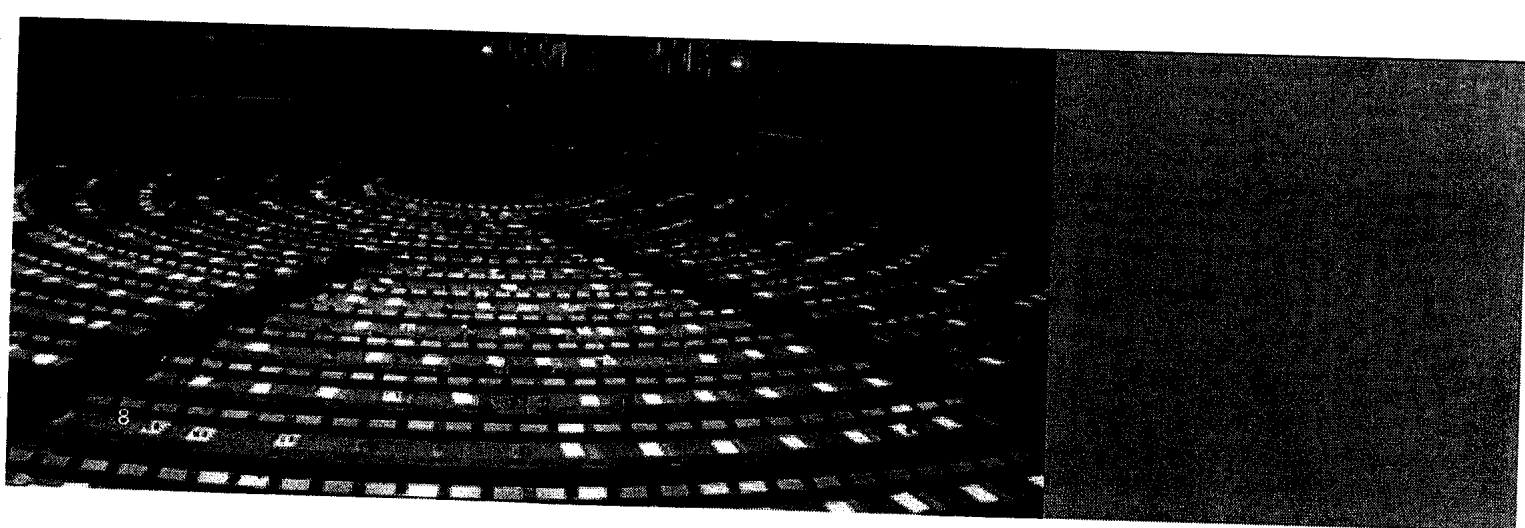
Het belangrijkste verschil in werkwijze tussen het HNP en Bureau Brussel is dat het HNP vooral inzet op beleidsbeïnvloeding, terwijl Bureau Brussel als voornaamste doel heeft de regionale economie te stimuleren en de stadsregio te profileren als internationaal concurrerende regio. Hierbij is de regionale

economische agenda leidend. De focusgebieden zijn de vijf kansrijke clusters van de Economische Agenda. Hierbij streeft Bureau Brussel zoveel mogelijk naar concrete resultaten in de vorm van bijvoorbeeld Europese projecten of deelname in netwerken. Naast de gemeenten wordt ook gewerkt voor en met het bedrijfsleven en kennisinstellingen uit de regio. Naast internationale mogelijkheden en kansen wordt hierdoor ook de zogenaamde clustersamenwerking bevorderd en uitgebreid. Zo wordt momenteel actief gewerkt aan het indienen van een projectvoorstel met een logistiek cluster uit de regio en werkt Bureau Brussel aan 'Liberation Route Europe'.

Pieter Meijboom benadrukte dat Bureau Brussel niet alleen werkt voor grote gemeenten, maar dat er wel degelijk mogelijkheden zijn voor de kleinere regiogemeenten.

De belangrijkste voorwaarden voor succes voor een regio in Brussel zijn: focus op enkele onderwerpen en ambities die je als gemeente, bedrijf of kennisinstelling toch al hebt. Deze speerpunten kunnen dan worden versterkt door Europese activiteiten. Werk met actieve partners en focus niet uitsluitend op geld maar meer op de lange termijn opbrengsten.

Na inzicht in de mogelijke werkwijzen/belangenbehartiging van de Nederlandse provincies en



de Stadsregio Arnhem Nijmegen in Brussel werd ingegaan op een actueel beleidsonderwerp van de Europese Commissie en wat dit voor de regio/gemeente kan betekenen. Wat kunnen zij voor ons betekenen en wat kan de regionale/lokale overheid zelf doen om de voorgenomen Europese doelen te verwezenlijken?

Digitale Agenda

Constantijn van Oranje, sinds januari 2010 werkzaam bij het kabinet van Neelie Kroes, kwam de onlangs gepresenteerde Digitale Agenda toelichten.

De Europese Digitale Agenda bevat de recente voornemens van de Europese Commissie op ICT- en Telecom gebied voor de komende vijf jaar. Het doel is het tot stand brengen van 'een digitale uniforme markt die duurzame, economische en sociale voordelen creëert op basis van snel en ultrasnel internet en interoperabele toepassingen'.

De Europese Commissie verwacht dat het algemene internetgebruik toe zal nemen wanneer de kwaliteit en de toegankelijkheid van e-overheidsdiensten toenemen. Lidstaten moeten zich daarom inzetten om meer overheidsdiensten digitaal beschikbaar te stellen. Digitale dienstverlening door (decentrale) overheden is zowel een Europees als een Nederlands actiepunt.

Veiligheid is een cruciaal punt binnen de ICT sector. Op het netwerk van een ander werken is bijvoorbeeld nog lang niet altijd en overal veilig. Hierbij benadrukte Van Oranje het belang van pilot projecten. Deze kunnen aantonen of een methode echt werkt en haalbaar is.

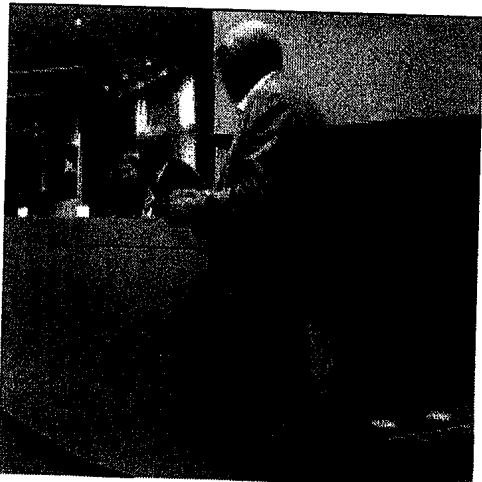
Heeft deze Digitale Agenda ook invloed op decentrale overheden? Volgens Van Oranje zijn de relevante gebieden voor decentrale overheden vooral: Breedband beleid, (deelname aan) pilot projecten, Healthy Ageing, smart cities en elektronisch aanbesteden.

Regio's en gemeenten spelen volgens Van Oranje een belangrijke rol in meerdere punten van de Digitale Agenda, bijvoorbeeld in zorgsystemen. De Europese Commissie zal stakeholders zoals zorgaanbieders en decentrale overheden dan ook blijven betrekken in consultaties.

Verder valt te denken aan de nadruk op digitale dienstverlening naar burgers en bedrijven via digitale loketten, maar ook aan de aanbestedingspraktijk, aan ambities om de beschikbaarheid van breedband te verbeteren en aan het uitwisselen van milieu-informatie.

Voor decentrale overheden is relevant dat de Commissie wil bereiken dat overheden die hardware, software en IT-diensten inkopen via openbare aanbestedingsprocedures, optimaal gebruik kunnen maken van relevante ICT-normen, bijvoorbeeld door normen te selecteren die door alle betrokken leveranciers kunnen worden toegepast. De Commissie kondigt richtsnoeren aan in 2011 om overheden te helpen bij het gebruik van normen ter bevordering van de efficiency en ter vermindering van het gevaar dat ze aan een bepaalde technologie vast komen te zitten. Daarnaast komt er in 2011 een witboek over het gebruik van ICT in de praktijk van elektronische overheidsaanbestedingen.

Onlangs stelde Neelie Kroes tijdens een plenaire vergadering van het Comité van de Regio's dat samenwerking met decentrale overheden nodig is om maximaal gebruik te maken van de mogelijkheden die ICT op economisch en



sociaal vlak biedt. Zij verzocht het Comité van de Regio's daarnaast om deel uit te maken van de bestuurscyclus van de Digitale Agenda. In diezelfde vergadering werd een advies van het CVDR aangenomen waarin wordt gepleit voor een snelle totstandkoming van een digitale interne markt en worden lokale en regionale autoriteiten opgeroepen het voortouw te nemen bij de uitvoering van de agenda. Nationale regeringen worden in dit advies verzocht om meer geld uit te trekken voor de realisatie van de doelstellingen en de EU wordt gevraagd om structuurfondsen in te zetten als financieringsinstrument.

Van Oranje kenmerkt de Digitale Agenda als ambitieus en realistisch. Stilstaan op dit gebied is volgens hem geen optie. Tot slot stelt Van Oranje de groep de vraag hoeveel sturing vanuit Brussel wordt verwacht in de vertaling van de Digitale Agenda naar de steden. Het antwoord geeft aan dat de behoefte aan sturing vooral op het gebied van marktwerking en regelgeving wordt gezocht. Een ander belangrijk aspect is het opdrachtgeverschap, dit moet versterkt worden in minimaal regioverband.

De laatste spreker van die middag was **Dhr. Derk Oldenburg**, sinds enkele weken plaatsvervangend Permanent Vertegenwoordiger van Nederland bij de Europese Unie. De Permanente Vertegenwoordiging vervult een formele rol in het besluitvormings-traject en de Nederlandse inbreng binnen de Europese Unie. De PV heeft drie fases om invloed uit te oefenen. Ten eerste in de oriënterende fase of commissiefase, wanneer wordt gewerkt aan de ontwerpwetgeving, ten tweede in de rol als onderhandelaar namens Nederland (de raadsfase) en ten slotte als een voorstel ter

behandeling bij het Europees Parlement ligt, de besluitvormingsfase. **Oldenburg** licht de betrokkenheid van decentrale overheden in dit proces toe. IPO -VNG heeft zitting in het BNC comité, (behandeling nieuwe commissievoorstellen) en kan zo de standpunten van de decentrale overheden inbrengen. Daarnaast hebben decentrale overheden de mogelijkheid om op Europees niveau hun stem in te brengen via de adviserende bevoegdheden van het Comité van de Regio's en directe contacten met de Raad en het Europees Parlement

Oldenburg licht het wetgevingsproces in de EU toe door als voorbeeld te nemen dat onze groep van 65 personen moet beslissen naar welk restaurant men die avond wil gaan. Uitkomst: gecompliceerd om een beslissing te nemen en gericht op het bereiken van consensus.

Goldplating doen we zelf

De Permanent Vertegenwoordiger zit in het Comité van Permanent Vertegenwoordigers die de raadsvergaderingen voorbereid, Coreper1, hierin worden de Financiën, Buitenlandse Zaken en Economische Zaken raadsvergaderingen voorbereid. Coreper II, waar Oldenburg als plaatsvervanger zitting neemt, houdt zich bezig met alle overige beleidsterreinen zoals landbouw, milieu, transport etc.

Over Europese wetgeving en goldplating door Nederland, waarin Nederland de Europese wetgeving naar eigen hand zelf meer aanscherpt dan de normen gesteld door de EU: 'We realiseren ons in Nederland nog te weinig wat de consequenties zijn van goldplating. Het zou goed zijn om een impact assessment te houden over de consequenties na

Lille

Een stad in ontwikkeling

Liberationroute

De regio Arnhem Nijmegen speelde een centrale rol aan het einde van de Tweede Wereldoorlog. Eén van de grootste luchtlandingsoperaties ooit, 'Operation Market Garden', vond hier plaats in september 1944. Enkele maanden later, in februari 1945, startte vanuit dit gebied de finale van de bevrijding, 'Operatie Veritable'. Deze operatie was de start van het grote Rijnland-Offensief, de laatste fase van de bevrijding van West-Europa. Militairen en burgers bevonden zich in een oorlogs-roulette waarin overleven en dood, geluk en verdriet elkaar afwisselden.

De omvang van de gebeurtenissen en het belang van de regio voor dit deel van de geschiedenis zijn vergelijkbaar met Normandië, Stalingrad en Berlijn. Daarom heeft het Regionaal Bureau voor Toerisme Arnhem Nijmegen samen met Het Nationaal Bevrijdingsmuseum in Groesbeek, het Airbornemuseum in Oosterbeek en het Gelders Overijssels Bureau voor Toerisme het initiatief genomen om deze regionale geschiedenis meer samenhang en meer bekendheid te geven. Ook omdat de jongere generaties groeiende belangstelling hebben voor WOII. Zo ontstond de Liberationroute.

Op historische plekken kunnen bezoekers ooggetuigenverslagen horen – in het Nederlands, Duits en Engels. De Liberation Route Arnhem Nijmegen maakt gebruik van mobiele

telefonie en internet. Men kan de informatie en de verhalen downloaden op www.liberationroute.com, via telefoonnummer (0900-5423728) of beluisteren middels een MP3 – speler die verkregen kan worden bij de VVV kantoren in Arnhem en Nijmegen of bij een van beide musea. De verschillende hoorspelen confronteren de bezoeker met de angst van de burgers voor hetgeen hen nog te wachten staat, de vreugde van de bevrijding of het lawaai van de oorlogsgebeurtenissen.

WO II en Toerisme

Het eerste jaar trok de Liberationroute 30.000 bezoekers. Voor het toeristisch bedrijfsleven biedt dit digitale platform de mogelijkheid om arrangementen op maat aan te bieden.

Vanaf november 2010 wordt het aantal luisterlocaties uitgebreid binnen de regio Arnhem Nijmegen en naar de Veluwe. Hierdoor komt het totaal op 48. Tevens zijn er gevorderde plannen voor uitbreiding naar de provincie Noord-Brabant (Hell's Highway) tot aan Eindhoven. In Kranenburg (Duitsland) is eveneens een luisterkei geplaatst. En tijdens de bestuurdersreis van de Stadsregio Arnhem Nijmegen werd een luisterkei aangeboden aan de burgemeester van Lille.



Luik

Als laatste onderdeel van de Stadsregioreis 2010 bracht de HSL vanuit Lille het gezelschap naar Luik.

Het HSL station Luik-Guillemins in Luik

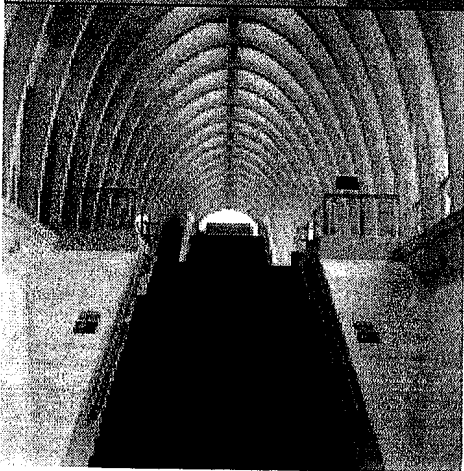
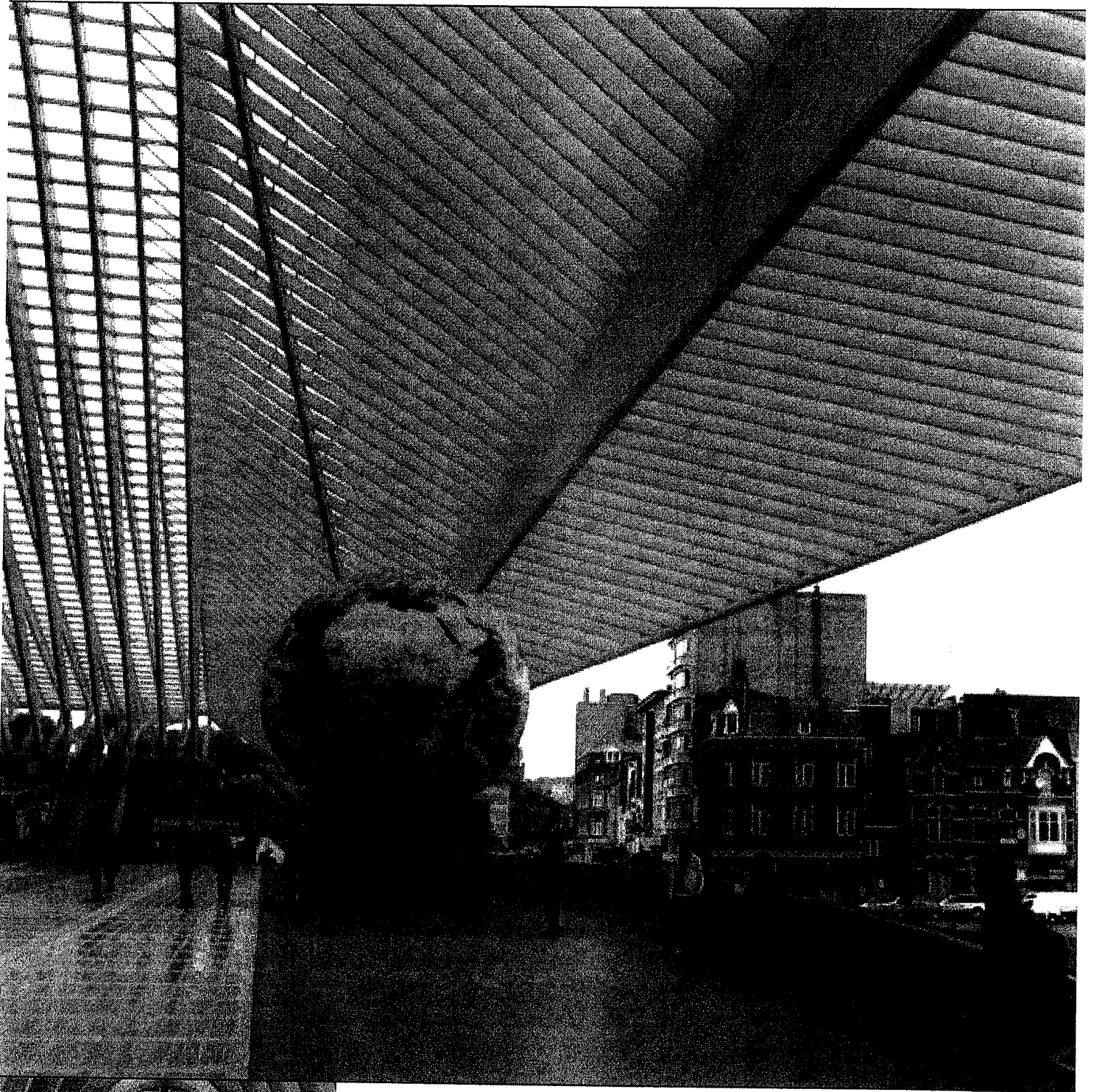
De reis in een hoogwaardige trein, met reserverde plaatsen, maakte duidelijk dat aan dit soort internationale trajecten een grote behoefte bestaat bij reizigers. Behalve dat het van de luchtvaart afgekeken systeem van reservering van trein én plaats prettig is om zeker te weten dat je kunt zitten, was ook duidelijk dat zónder dit systeem er gewoon geen plaats meer was geweest. Behalve snelheid is het op tijd rijden van dit type treinen cruciaal. Immers de doelgroep is voor een groot deel de zakelijke reiziger en forens en die willen op tijd op de afgesproken plaats van bestemming zijn.

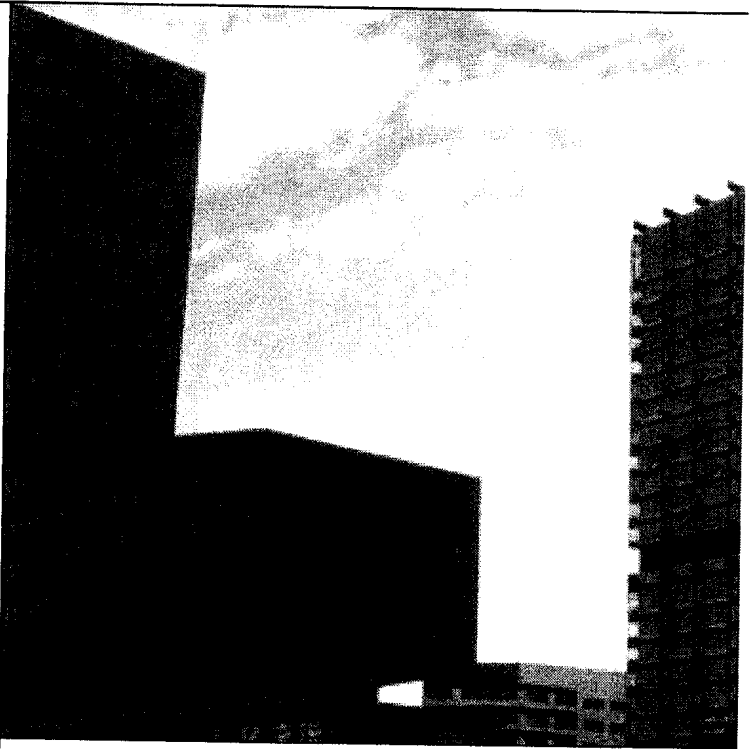
Aangekomen in Luik, een plaats die velen nog associëren met een verleden van kolen en smerige industrie, toont zich per direct één van 's werelds mooiste treinstations. Opgetrokken uit beton en staal, overspant een levensgrote doorzichtige overkapping de sporen voor de treinen van high speed train tot regionale trein. De Spaanse architect, Santiago Calatrava, heeft het beeld van deze Waalse, verouderde stad, in één klap weggevaagd. Behalve een fantastisch futuristisch en functioneel station, zijn ook de details van grote klasse. Een directe afslag van de autosnelweg langs Luik verbindt de trein met de auto. De parkeergarage voor de auto komt direct uit in de vertrekhal waarvandaan de verschillende perrons

direct, gelijkvloers bereikbaar zijn. De winkels in de één niveau lager gelegen centrale hal zijn van een luchthavenkwaliteit en hebben een geweldige omzet. De huurniveaus zijn gekoppeld aan de hoogte van de omzet en de belegger stelt dat zijn inkomsten zeer rendabel zijn. Op de eerste perrons aan de stadszijde, zo heeft de architect bedongen, halteren alleen de internationale hogesnelheidstreinen zodat het station in zijn eerste aanblik altijd zijn hoogste functionaliteit laat zien. En tenslotte vervolmaken de expositie- en vergaderfaciliteiten de totale combinatie van functies, welke dit station tot een waar functioneel OV knooppunt maken.

Als men vanuit het station en de perrons naar de stad Luik kijkt, ontbreekt momenteel nog de verbinding van dit prachtige gebouw met de bestaande stad. De ruimte die nu als kaalgeslagen voorplein functioneert biedt de komende generaties bestuurders van deze Europese stad de gelegenheid deze verbinding alsnog te maken. Als de aanzet van dit station de kwaliteit bepaald van hetgeen er vervolgens nog ontwikkeld gaat worden, zal het HSL station van Luik straks nog te weinig capaciteit hebben om al die Europese en mondiale bezoekers te verwerken.







Colofon

Tekst: Stadsregio Arnhem Nijmegen
Fotografie: Martijn Mentink
Ontwerp: Deel 2 ontwerpers, Nijmegen
Druk: Drukkerij Efficiënt, Nijmegen

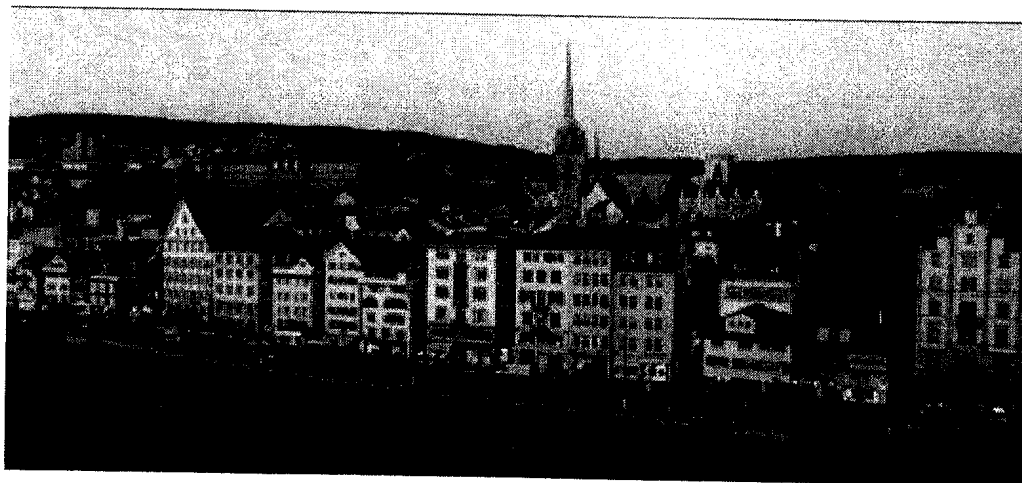
Freiburg Zurich 2009-10

Reisdoel en periode: Stadsregio Studiereis 2009 30 september 2009-3 oktober 2009		Functie bestuurder HID RWS ON
Aantal deelnemers		1
aantal deelnemers betaald uit publieke middelen		1
dienst en functie meereizende ambtenaren		n.v.t.
Reisbestemming (Reisduur)		Freiburg - Zurich
Reisdoel		Studiereis met andere bestuurders uit de regio Arnhem-Nijmegen
Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen		€1.625,00
uurvergoedingen		n.v.t.
overnachtingen		In de prijs inbegrepen
ontbijt, lunch, diner		In de prijs inbegrepen
representatie		n.v.t.
trein-/vliegtuigkosten		In de prijs inbegrepen
locale uitstapjes, entree- en reiskosten		n.v.t.
Diversen (o.a. taxi)		n.v.t.
Verantwoordingsverslag		Reisverslag Stadsregio (openbaar)
Deelname stadsregioreis Freiburg-Zurich		
Reiskosten is inclusief: - vervoer Nijmegen-Freiburg-Zurich v.v. - drie overnachtingen (incl. ontbijt) in Freiburg en Zürich - drie lunches - drie diners		

Bijlagen: Reisverslag stadsregioreis 2009

Inhoud

Voorwoord	3
Programma bestuurdersreis	4
Programma ambtenarenreis	6
Freiburg	
Freiburg Green City: Solarregion Freiburg	8
Vauban: stadsontwikkeling met een duurzaam karakter	9
Verkeer en mobiliteit in Freiburg: VAG	9
Freiburg Green City: citymarketing	11
Architectuur en zonne-energie in Vauban: Rolf Disch	11
Zürich	
Stadsontwikkeling: stadmodellraum	12
Verkeer en mobiliteit in Zürich	12
Het belang van de creatieve economie in Zürich	14
Oud en nieuw in Zürich West	15



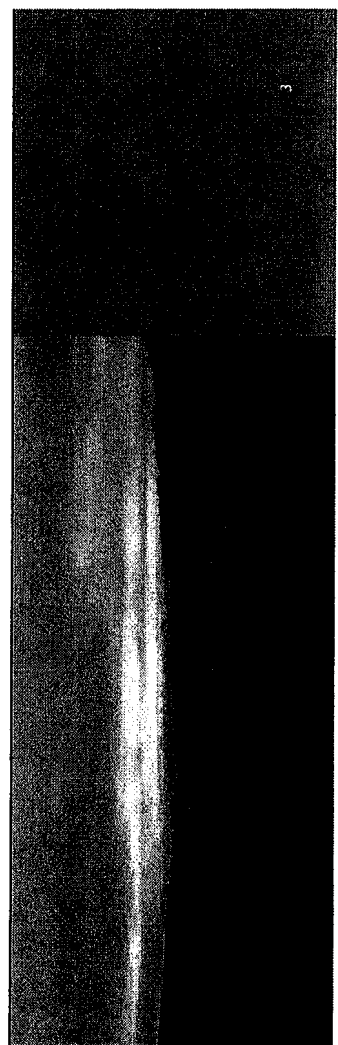
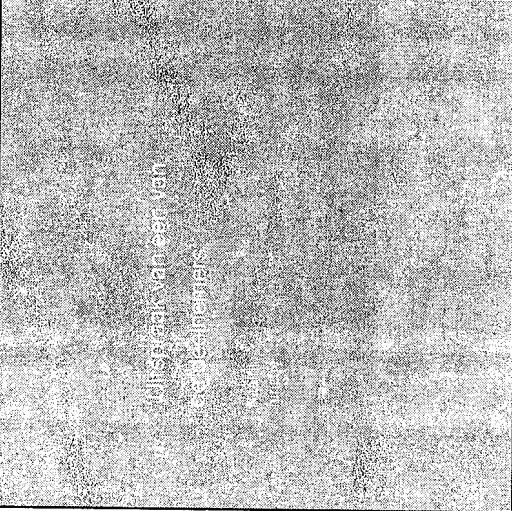
Voorwoord

Wat leer je van een studiereis? Goede vraag, het woord zegt het immers al, studiereis. Ik was ooit op een studiereis met iemand die voortdurend zei: "heel mooi, maar dit kan bij ons toch niet." En nog veel vaker maak je mee dat mensen tijdens een studiereis de hele dag vaststellen dat ze het thuis veel beter voor elkaar hebben. Nu waren we ditmaal niet op studiereis naar de binnenlanden van Burkina Faso maar naar steden dichterbij, in ons eigen Europa. Ik denk dat we veel kunnen leren van Zürich en Freiburg. Ik ben ervan overtuigd dat dingen die men daar doet bij ons ook zouden kunnen, en ik meen dat deze beide steden het in een aantal opzichten beter doen dan wij. Het was dus een gelukkige keuze, deze twee steden en... er viel wat te leren.

Freiburg staat volgend jaar op de EXPO in Shanghai met haar expertise en innovatie op het gebied van zonne-energie. Ongeloflijk, klein stadje in Duitsland gaat naar megastad in China. Daar hebben ze in Freiburg een paar decennia systematisch aan gewerkt. Crappig is ook dat het allemaal begon met een reactie op een zware externe bedreiging, een plan voor een kernreactor. Freiburg laat zien dat je van een nadeel een voordeel kunt maken. Maar ze laten vooral zien dat je, als je succes wilt hebben, je dat niet een paar jaar tijd kunt boeken. Het gaat om lange termijn inspanning. Ik leer ervan dat we onze eigen economische agenda niet elke paar jaar moeten veranderen maar eenmaal gemaakte keuzes moeten omzetten in een langjarige inspanning. En ik vond die tram door de Vinexwijk Vauban ook mooi

Zürich heeft het best moeilijk op dit moment. Kijk wat de UBS, een van de grootste banken van de wereld, momenteel overkomt. Maar Zürich is wel het vijfde of zesde financiële centrum van de wereld. Dat verklaart waarschijnlijk ook waarom een derde deel van de inwoners buitenlander is. Zürich is een global city, dat zie je op straat, in de kwaliteit van de openbare ruimte, je ziet het aan de kwaliteit van de winkels. Over de kwaliteit van het openbaar bestuur hoeven we ons ook geen zorgen te maken. De stedelijke vernieuwing wordt opgepakt met een vanzelfsprekende professionaliteit. Even vanzelfsprekend is dat de hele stedenbouwkundige structuur wordt opgehangen aan het openbaar vervoer. Ik sprak met de directeur van de dienst ruimtelijke ordening, tijdens de lunch aan het meer, wat een feest, zoveel water aan de stastrand. Ze vertelde me dat de toekomst van de stad in de (metropool) regio ligt. Het gaat vooral om een hoogwaardig netwerk van verbindingen op die schaal en om hoge snelheids(trein)verbindingen met de rest van Europa. Zürich maakt zich nu, samen met haar bureaus, op voor een regionaal plan. Daarmee wordt het perfecte OV systeem van de stad naar een hoger schaalniveau gebracht. Ik vond het heel leerzaam, deze studiereis.

Jaap Modder
 Voorzitter College van Bestuur
 Stadsregio Arnhem Nijmegen



Programma bestuurdersreis Freiburg-Zürich

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het programma van de bestuurlijke reis naar Freiburg en Zürich

Woensdag 30 september 2009

Freiburg Green City Seminar - Subregio Freiburg
Thema: *Die Rolle der Subregionen im Lösungsprozess*

Rondleiding door de wijk Vauban. Een bijzondere herstructureringswijk waarin een duurzame stedelijke ontwikkeling is vormgegeven door Herr Hartwig.

Aperitief en Diner in Restaurant Schönbühl

Donderdag 1 oktober 2009

Ontvangst in het ketraus van Freiburg
Wolfgang von Elm - Leiter Büroposten der Stadt Freiburg im Breisgau

Presentatie Freiburg Green City 'Standortmarketing Freiburg Green City'
Dr. Bernd Dallmann, Geschäftsführer der FWTM (Management und Marketing für die Stadt Freiburg)

Presentatie Freiburg Green City Verkeer en Mobiliteit in Freiburg
Andreas Fritzsche, Geschäftsführer der FWTM Verkehr, Freiburg, AG

Lunch in restaurant Schlossberg

Bezoek aan een presentatie over een woningbouwproject met zonnepanelen (Sozialwohnung)
Architect Peter Mosser, Büro für Rolf Ditzel

Transfer per bus naar Zürich

Diner in Zeughauskeller



Deelnemers bestuurdersreis

Vrijdag 2 oktober 2009

Transfer met 'Extra Train' naar Y&Z-Albstetten

Presentatie Openbaar Vervoer (VBZ) en mobiliteitsstrategie (TAZ) en bezichtiging 'Doppelbus'
René Guertner, VBZ en Christoph Sufer, TAZ

Transfer met 'Extra Train' naar Bürkiplatz

Lunch in Restaurant Lakeside
Gasten zijn: Brigit Wehrli, Directoress der Stadtentwicklung Zürich en Yves Bisang, Projektleiter Stadtentwicklung Zürich

Presentatie over de transitie industrie, economische transitie en arbeidsmarkt
Rahel Kamber, STZ

Bilateraal gesprek over 'Clean and Efficient Technology' in de Stadsregio Arnhem Nijmegen.
Deelnemers: voorzitter, directeur en enkele vertegenwoordigers Stadsregio Arnhem Nijmegen en vertegenwoordigers van de stad Zürich

Aperitief en ontmoeting met de Stadtratskandidaten in de 'Kantonalen des Kantons Aargau'
Aldred, Stefan, Alexander, Oliver, Johannes, Chantal, Ziegler, Ursula, Yvonne, Dietrich, Stadtentwicklung Zürich, Bruno, Stefan, Fabian, Verena, Stadtentwicklung Zürich, Yves Bisang, Projektleiter Stadtentwicklung Zürich

Diner in ZunftHaus zur Waag

Zaterdag 3 oktober 2009

Facultatief programma:

Groep 1: Rondleiding door Zürich-West. Een trendy herstructureringswijk
Groep 2: Stadsaanpakking door Zürcher Altstadt
Groep 3: shopping

Vrije tijd

Terugreis

Programma ambtenarenreis Freiburg-Zürich

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het programma van de ambtenarenreis naar Freiburg en Zürich.

Woensdag 30 september 2009

Freiburg Green City Seminar – Solare Region Freiburg
Thomas Dostal, Projektleiter Stadtgebiet Solarregion

Rondleiding door de wijk Vauban. Een bijzondere herstructureringswijk waarin een duurzame stedelijke ontwikkeling is vormgegeven door Herr Hartwig.

Diner in restaurant Eichhölzer

Donderdag 1 oktober 2009

Presentatie Freiburg Green City – Standemmerkeilung Freiburg Green City
Ulrich Lindemann, City Manager, Umwelt, Urban Services, Stadt Freiburg Green City

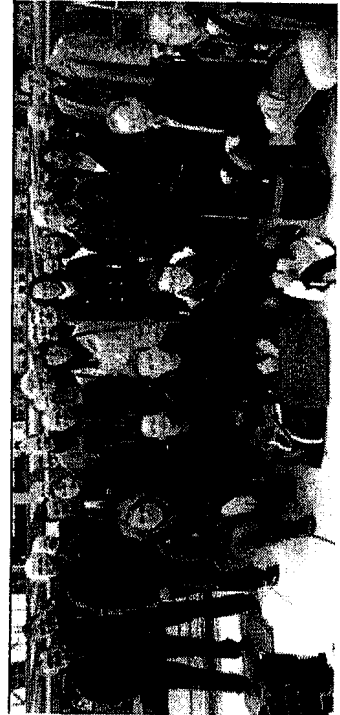
Presentatie Freiburg Green City 'Verkeer en Mobiliteit in Freiburg'
Andreas Hildebrandt, Pressesprecher Freiburger Verkehrs AG

Diner in restaurant Obermüli

Bezoek aan en presentatie over een woningbouwproject met zonne-energie (Sommerhoff). Architect Bert Wasmer, Bureau Rolf Dösch

Transfer per trein naar Zürich

Diner in Zeughauskeller



Die Ambler's Ambler's

Vrijdag 2 oktober 2009

Presentatie Openbaar Vervoer (VBZ) en mobiliteitsstrategie (MAZ) en besichtiging 'Doppelbus'
Piero Obermayer, Uffiz für VBZ und MAZ, St. Gallen, CH

Presentatie over de creatieve industrie, economische agenda en stadsontwikkeling
Anita Martinecz (STEZ)

Diner bij

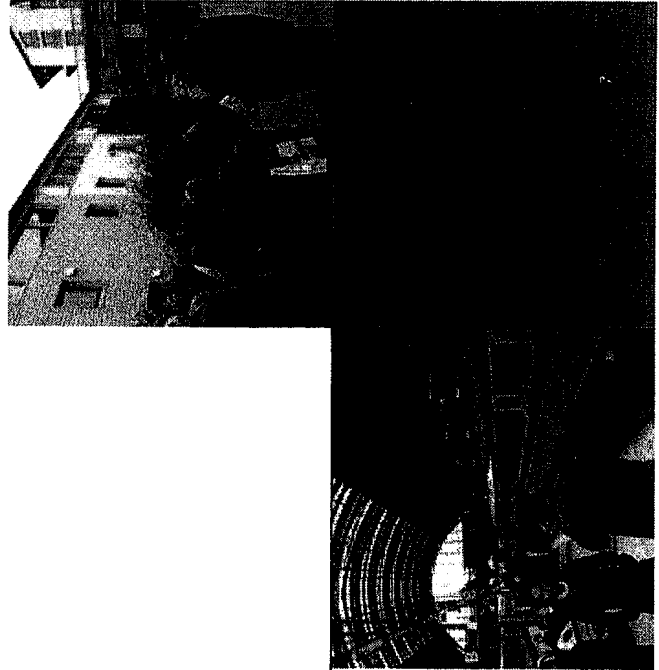
Rondleiding in Zürich West, trendy herstructureringswijk

Diner in restaurant Esplanade

Zaterdag 3 oktober 2009

Stadswandeling door de historische Altstadt o.l.v. een gids van Zürich Tourismus

Tenigtreis



Freiburg

Op woensdag en donderdag is een bezoek geboden aan de stad Freiburg. In dit hoofdstuk wordt inhoudelijk verslag gedaan van de programmaonderdelen in Freiburg. Zonne-energie en mobiliteit vormen hier de rode draad.

Freiburg Green City:

Solarregion Freiburg

De stad Freiburg heeft van duurzaamheid een centraal thema gemaakt in haar beleid. Aan de basis van dit beleid stonden de demonstraties, ongeveer 30 jaar geleden, tegen de vestiging van een kerncentrale in Wyl, in de nabijheid van Freiburg. Op dat moment kwam het besef dat duurzaamheid een belangrijk item moest zijn in de ontwikkeling van de stad. De stad Freiburg heeft zich sinds die tijd ontwikkeld als een Groene stad, die zich internationaal profileert door ontwikkelingen in duurzame energie en -stedelijk planvorming. In de ontwikkelingen wordt consequent vastgehouden aan dit basisprincipe, waarbij veel aandacht is voor duurzaam bouwen, toerisme en economie. In de mobiliteitsystemen is het primaat gelegd bij het faciliteren van het openbaar vervoer boven de auto.

Een groot deel van de duurzame energie-ontwikkeling is gericht op zonne-energie. Het zwaartepunt van deze ontwikkeling richt zich niet op de productie van de systemen, maar op kennis- en systeemontwikkeling.

Deze ontwikkelingen vinden plaats bij het Fraunhofer Instituut voor Solar Energy systemen, de universiteit van Freiburg en diverse private ondernemingen. Als gevolg van deze ontwikkeling zijn in de stad een aantal hoofdkantoren van producenten van solarsystemen gevestigd.

In Freiburg is een groot aantal voorbeeldprojecten waarbij gebruik wordt gemaakt van zonne-energie. Projecten die door middel van zonne-collectoren voorzien in de eigen energiebehoefte, zoals woningen, het voetbalstadion van FC Freiburg (waar de tribunedaken zijn voorzien van zonnecollectoren) en diverse overheidsinstellingen, zoals scholen. Door de voorbeeldprojecten, de ontwikkeling van de duurzame industrie en de bijbehorende werkgelegenheid, is er bij de inwoners van de stad groot draagvlak ontstaan voor deze duurzame ontwikkelingen.

Vauban: stadsontwikkeling

met een duurzaam karakter

Een voorbeeld van het consequent doorvoeren van duurzame planvorming is de wijk Vauban. Vauban is een relatief nieuwe woonwijk op de locatie van een voormalige Franse kazeme.

Het grootste deel van de wijk bestaat uit nieuwe zgn. "passieve" huizen. Dit zijn huizen die (vrijwel) geen fossiele brandstoffen gebruiken en voor een groot deel zijn gebouwd via particulier opdrachtgeverschap. De infrastructuur in de wijk is eveneens duurzaam ingericht. Er is beperkte infrastructuur voor het autoverkeer. Parkeren in de wijk is daarom ook beperkt mogelijk. Aan de rand van de wijk zijn er parkeergarages waar men een parkeerplaats kan kopen, danwel betaald kan parkeren. Midden door de wijk is een tramverbinding, die de wijk met het centrum en de overige delen van de stad verbindt. De trambaan is grotendeels aangelegd in het gras, wat, naast geluidsbeperkende voorzieningen aan de tram, zorgt voor minder geluidsoverlast. De tramverbinding wordt met een hoge frequentie uitgevoerd. Opmerkelijk in de wijk Vauban is het nagenoeg ontbreken van autoverkeer en de daarbij behorende verkeersgeluiden. Wij konden vaststellen dat rond het middagspitsuur bij de hoofdonthuttingsweg het omgevingsgeluid zich hoorbaarlijk beperkte tot het geluid van spelende kinderen.

Verkeer en mobiliteit

in Freiburg: VAG

De stad Freiburg is in de Tweede Wereldoorlog voor 80% gebombardeerd. Nadien is de stad herbouwd aan de hand van de middeleeuwse

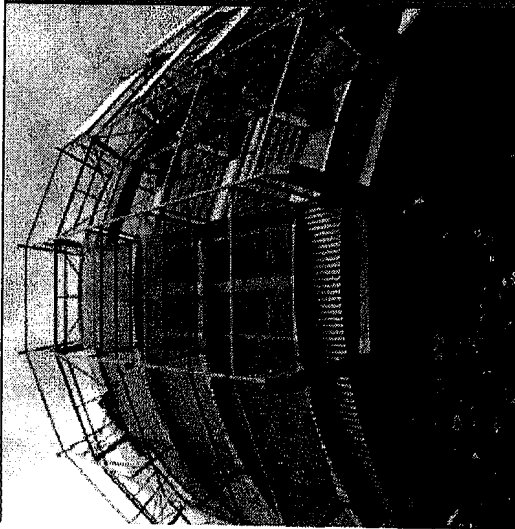
indeling, waardoor er weinig ruimte was voor grote vervoerstromen door de stad. Om de mobiliteit voldoende te kunnen faciliteren moesten er daarom verschillende keuzes worden gemaakt, waarbij in Freiburg een belangrijke rol is weggelegd voor het openbaar vervoer.

Er zijn verschillende tramlijnen in het centrum aangelegd. Het openbaar vervoerbeleid is vanaf 1989 uitgewerkt in een mobility concept, waarin de volgende doelen zijn opgenomen:

- uitbreiding van het openbaar vervoer;
- het promoten van fietsverkeer;
- verkeersbeperking;
- het kanaliseren van individueel gemotoriseerd verkeer;
- parkeermanagement.

Het is een integraal concept, waarbij de maatregelen en effecten integraal worden beoordeeld. Voor het openbaar vervoer heeft dit geleid tot 70,7 miljoen openbaar vervoerreizigers per jaar, dit zijn ongeveer 200.000 reizigers per dag. Dit grote aantal reizigers kent meerdere oorzaken. De belangrijkste zijn de netwerkopzet, met bijbehorende imagoverandering van het openbaar vervoer en een transparant kaart- en tariefsysteem.

Het openbaar vervoer binnen Freiburg wordt uitgevoerd door de Freiburger Verkehrs A.G. Het eigendom van deze onderneming ligt geheel bij de stad Freiburg. De tekorten in de exploitatie worden afgedekt door de lokale en landelijke overheid. Het streekvervoer rond Freiburg is in handen van een regionale vervoersautoriteit "Het Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg". Binnen de netwerkopzet in Freiburg vervult de tram een belangrijke rol. De streek(bus)



'Uitspraak van één van de deelnemers'

Naam:
functie:

lijnen, geven op knooppunten aan de rand van de stad veelal een overstap op het tramnet dat met een hoge frequentie naar het centrum van de stad en werkgelegenheidsbestemmingen wordt gereden. Hiernaast wordt bij de ontwikkeling van de woonwijken en nieuwe infrastructuur vanaf het begin de openbaar vervoervoorziening in de planvorming geïntegreerd. Bij woonwijken wordt de openbaar vervoervoorziening, waar mogelijk, gelijk met de start van de bouwwerkzaamheden in gebruik genomen. Door middel van deze ontwikkelkeuze met een primaat voor het openbaar vervoer, samen met een beleid van bundeling van openbaar vervoerstromen, is het mogelijk gebleken om, in een stad met de grootte van Freiburg, een hoogwaardig openbaar vervoersstelsel te ontwikkelen.

Tweede belangrijke punt in de opzet van het openbaar vervoersstelsel is de doorzichtige opzet van het kaart- en tariefsysteem. In Freiburg heeft men de „environmental pass, één kaartje voor al het openbaar vervoer. Na een lokale start wordt deze kaartsoort nu ook in de regio rond Freiburg ingezet. Met een maandticket voor € 47,00 kan men in de gehele regio van het openbaar vervoer gebruik maken. Bovendien is het ticket overdraagbaar, dat wil zeggen dat ook andere personen er gebruik van kunnen maken op het moment dat zij dat niet doet. Er zijn nu elke dag 65.000 forenzen die van en naar Freiburg reizen. Het aantrekkelijke van het OV in Freiburg is dat het goedkoop is, snel, makkelijk te begrijpen en dichtbij huis en werk.

Naast het basis openbaar vervoersstelsel

wordt er in de weekenden een nachtnet geëxploiteerd dat de mensen naar huis brengt na het uitgaan. Het gebruik van buslijnen worden de mensen naar overstappunten in de regio gebracht, waar de mensen met taxistanden naar de verschillende woonplaatsen worden gebracht. Aan de kosten van dit systeem wordt door de diverse randgemeenten meebetaald.

Freiburg Green City:

citymarketing

De FWTM (Freiburg Wirtschaft Touristik und Messe) is het citymarketingbureau van de gemeente Freiburg. Freiburg Green City is één van hun projecten. Het is een project op het gebied van city marketing en economische ontwikkeling. Er werken 30 mensen in het bureau dat zich naast Green City ook bezig houdt met regionale samenwerking, netwerkvorming en de profilering van Biovalley.

Het doel van FWTM is deelnemen in discussies over duurzaamheid en stimuleren van toerisme en economie en het vermarkten van het concept Green City. Duurzaamheid staat al lange tijd op de agenda in Freiburg, niet alleen op de politieke agenda, maar met name ook bij de bevolking. Basis voor deze betrokkenheid zijn de protesten tegen atoomenergie in de jaren '70 en '80. Het concept Green City is echter nog zeer recent. Het is zo'n anderhalf jaar geleden gestart en wordt sinds ongeveer een jaar vermarkt.

Hoewel Freiburg met Basel en Colmar een metropoolregio vormt, is Green City een project van de stad en niet van de regio. Er worden pogingen ondernomen om het project regionaal te maken. De universiteit van Freiburg

heeft verschillende groene opleidingen en burgers worden nauw bij de ontwikkelingen in de stad betrokken. Dit krijgt vorm door hen te informeren over afvalscheiding, het stimuleren en aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer, stimuleren van efficiënt omgaan met energie (bijvoorbeeld Zonne-energie), maar ook door actieve voorlichting over de projecten waar de stadszich mee bezighoudt. De interactie met burgers is ook voor het stadsbestuur erg belangrijk.

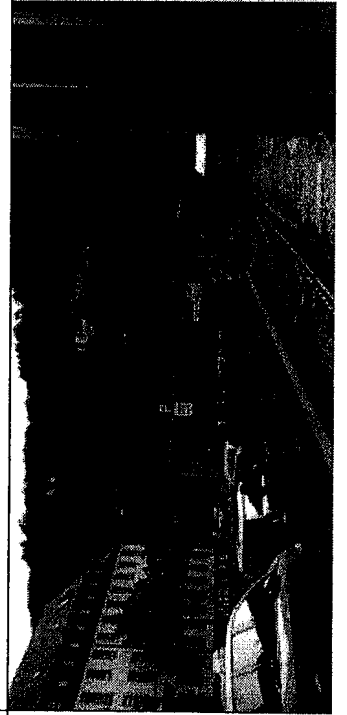
Voor wat betreft toerisme richt men zich met name op ecotoerisme. Niet zozeer het beleven van de natuur, maar het leren over duurzaamheid, natuurbescherming, mobiliteit, zonne-energie. Freiburg wordt in alle opzichten gezien als 'groene stad'.

Architectuur en zonne-energie

in Vauban: Rolf Disch

Volgens de stad Freiburg schaaft conventionele bouw het klimaat. Inclusief bouw, onderhoud en vernieuwing wordt 60% van de energie gebruikt in gebouwen. Door "SolarArchitect" Rolf Disch is een concept voor een zogenaamd "Plusenergiehuus" ontwikkeld. Dit huis levert meer energie dan het verbruikt. Het overschot aan energie wordt, tegen vergoeding, aan het elektriciteitsnet geleverd.

Een inspirerend voorbeeld van een energieproducerend huis is Heliotrop, het eerste "Plusenergiehuus" van Rolf Disch. Dit huis draait met de zon mee, vrijwel om zijn as (zie foto hiernaast). Naast dit huis zijn er op diverse plaatsen in de stad passieve (energiezuinige) en plus (energieproducerende) huizen te vinden. Zo ook in de wijk Vauban zelf.



Zürich

Op vrijdag en zaterdag is een hezeker gebrant aan de stad Zürich in uit hoofdstuk wordt inhoudelijk verslag geleid van de programmaonderdelen in Zürich: Binnenstedelijke, integrale gebiedsontwikkeling vormde hier de rode draad

Stadsontwikkeling:

Stadmodellraum

De gemeente Zürich heeft een schaalmodel van de stad, van ca. 15 bij 15 meter, tentoongesteld in het stadhuis. Deze dynamische maquette wordt gebruikt als uithangbord van de stad, en tevens als uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Door gebruik van de maquette, kunnen ontwikkelingen in hun context worden bezien.

Een voorbeeld hiervan is de wijk Oerlikon. Deze wijk moet het tweede centrum van Zürich worden, waar werken en wonen gecombineerd wordt. Voordat de planontwikkeling plaatsvond, zijn de uitgangspunten op de maquette losgelaten. Uiteindelijk is afgesproken dat de wijk een hoge levensstandaard moet uitstralen met veel openbare en groene ruimte. Daarnaast is de combinatie van oude en nieuwe industrie belangrijk. Dit alles als onderdeel van integrale gebiedsontwikkeling.

Verkeer en mobiliteit

in Zürich

Het mobiliteitsbeleid in Zürich kent meerdere takken van sport. De overkoepelende tak is de

verkeerspolitiek en mobiliteitsstrategie, waarvan het integraal openbaar vervoersysteem en de ontwikkeling van de tramlijn 10 onderliggers zijn.

Verkeerspolitiek

Verkeerspolitiek kent een lange geschiedenis in Zürich. In 1882 reden de eerste publieke paard en wagenten door Zürich, in 1896 volgde de elektrische tram, in 1927 de bus en in 1939 de trolley. Cijfermatig deden de eerste auto's hun intrede. Omslagpunt in de Zürcher verkeerspolitiek volgde echter jaren later, in 1973, toen de bevolking tegen de metro stemde. Gevolg was een nieuwe mobiliteitsstrategie, met de nadruk op begrenzing van het gemotoriseerd verkeer, bundeling en stimulering van gebruik van openbaar vervoer en later ook de fiets. Mobiliteitsstrategie staat vanaf dan gelijk aan infrastructuur, mobiliteits- en verkeersmanagement. Te denken valt hierbij aan de aanleg van integrale infrastructuur en landschappelijke inpassing, maar ook aan verkeersmaatregelen en -psychologie. Een van de laatste ontwikkelingen op dit vlak is een multimodale routeplanner, waarbij zowel gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd verkeer geïntegreerd zijn, en waarvan zowel auto- als loop- en fietsroutes onderdeel uitmaken.

Openbaar vervoer

Openbaar in Zürich kent zoals gespiegeld een lange geschiedenis. Waar de eerste elektrische tram in 1896 zijn intrede deed, zijn er nu 13 tramlijnen, 6 trolleylijnen, 60 buslijnen en een kabelbaan die dagelijks 870.000 reizigers vervoert. Jaarlijks groeit het aantal reizigers met 2-3%. Het kanton Zürich, waar deze trams, trolleys en bussen rijden, bestrijkt een gebied met 171 gemeenten, 1,3 miljoen inwoners en 42 vervoersondernemingen en een vervoersautoriteit.

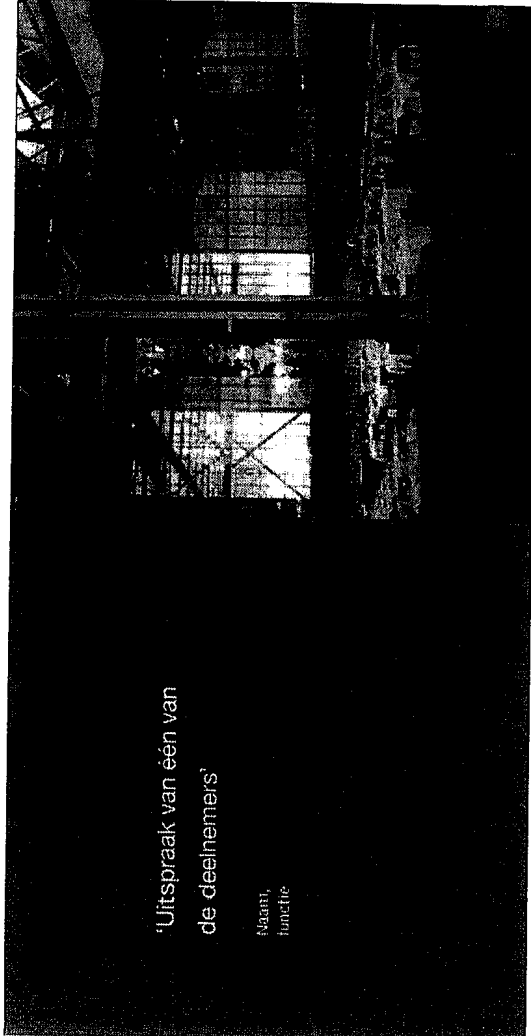
Financiering van het openbaar vervoer in het kanton Zürich is voor 40% afkomstig van het kanton en de gemeenten en voor 60% van ticket- en reclame-inkomsten. Gemeenten betalen, afhankelijk van de aanbodichtheid, meer of minder aan openbaar vervoer.

De keuze voor tram, bus én trolley is gemaakt vanwege de capaciteitsvraag. De tram is hoogfrequent en kan meer reizigers vervoeren dan bus en trolley, maar kan niet overal komen. Bus en trolley zijn laagfrequent en vervoeren minder reizigers per rit, maar kunnen meer plekken bereiken dan de tram. Bovendien is de trolley ecologisch en heeft deze meer trekkracht in de bergen.

De ontwikkeling

van tram 10

Tot de jaren '70 was Zürich West een industriegebied. Toen in de jaren '70 de industrie geleidelijk uit dit stadsdeel vertrok, ontstond een verwoerd stadsdeel. Om hier tegenwicht te bieden, is het stadsdeel in zijn geheel getransformeerd tot woon-werkgebied. Laatste onderdeel van de transformatie vormt de aanleg van de tramlijn; tramlijn 10. Deze tramlijn is 3 kilometer lang en voert vanuit het centrum van Zürich naar Zürich West. De tram wordt integraal onderdeel van de omgeving door inpassing in het bestaande infrastructuur - onder en naast autowegen, fietspaden en busbanen. Kosten van de tram bedragen 150 miljoen Zwitserse Franc, gelijk aan ongeveer 100 miljoen euro. Het kanton neemt hiervan 45 miljoen Zwitserse Franc voor haar rekening, de staat 75 miljoen en de gemeente 29 miljoen. Eind 2011 moet de tram operationeel zijn.



'Uitspraak van één van de deelnemers'

Maakt, hanteert

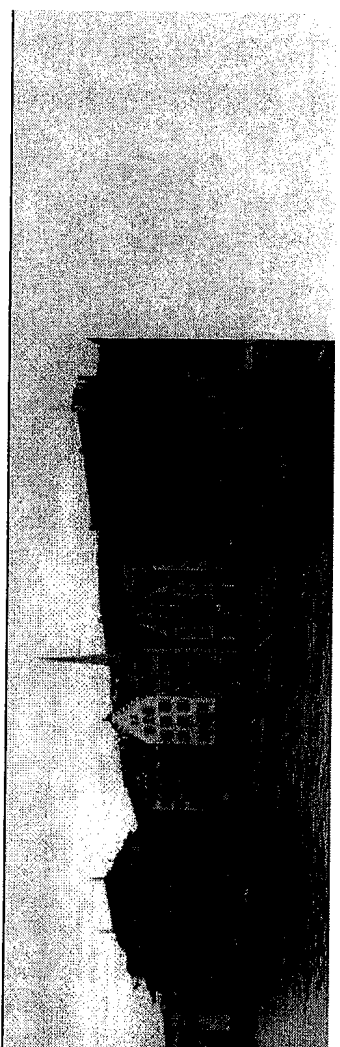
Het belang van de creatieve economie in Zürich

Zürich is het belangrijkste economische centrum van Zwitserland en bekleedt ook een belangrijke economische positie in de wereld. Ondanks dat de stad relatief klein is (360.000 inwoners), neemt het ook een belangrijke positie in op mondiale schaal. Het is een aantrekkelijke vestigingslocatie voor (inter)nationale bedrijven. De belangrijkste redenen hiervan zijn de lage belastingen, de centrale ligging en de high quality of life. Ter illustratie: meer dan 25% van de inwoners is van buitenlandse afkomst. De financiële sector speelt in de positie van Zürich een belangrijke rol:

'Zürich is the largest city of Switzerland. The city is Switzerland's major commercial and cultural centre. Zürich is also known as the city with the best quality of life in the world. The city is a leading financial centre. The city has headquarters of several international corporations and banks. The city of Zürich is truly a global city and the biggest hub of international financial institutions in Switzerland. The financial sector forms the major part of the economy of Zürich.'

Zürich is echter meer dan een financieel centrum. Naast de financiële sector, is daarom een drietal kansrijke clusters in de Züricher economie aangewezen, te weten life sciences, creatieve industrie en ICT. Het belang van de

Fotobioscoop



creative industrie is evident. Niet zozeer de omvang van de sector, als wel de uitstraling, speelt voor de hoge levensstandaard in en de aantrekkingskracht van Zürich een belangrijke rol. Zo genieten de Freitagtassen, gemaakt van doeken en banden van vrachtwagens, internationale allure en is ook het GoogleLab gevestigd in Zürich. Bekendheid en ook zichtbaarheid zijn daarom van doorslaggevend belang. De gemeente Zürich ondersteunt de sector daar waar mogelijk. Bijvoorbeeld door de organisatie van netwerkbijeenkomsten, maar belangrijker nog, door de ondersteuning van ludieke landmarks en evenementen. Zoals de Freitagtoren, gemaakt van containers met onderin winkels en bovenin uitzicht, en evenementen als het Gamehotel en Freestyle. Het draait allemaal om onderscheid.

Oud en nieuw in Zürich West

Het stadsdeel Zürich West is een voormalig industrieel gebied, dat in de afgelopen jaren is getransformeerd in een hip en modern woon-werkgebied. Hoewel de transformatie nog niet is afgerond, is het grootste deel al wel „af“ en is er voldoende te zien. In de aanpak van het stadsdeel heeft men geprobeerd het oude industriële karakter zichtbaar te houden, door bijvoorbeeld voormalige fabrieken nieuwe functies te geven en door de wijze waarop de inrichting van de openbare ruimte is vormgegeven (bijvoorbeeld veel gebruik van beton). Daar staat tegenover dat de nieuwbouw in het stadsdeel – met name woningbouw en dienstverlenende functies – juist heel modern, strak en stedelijk is. Het stedelijke komt met name tot uitdrukking in hoge dichtheden en gebruik van moderne materialen. Er is zichtbaar

