

Het knooppunt Arnhem-Nijmegen heeft grote kansen

De ontwikkeling van het Knooppunt Arnhem Nijmegen biedt, afgezet tegen de verwachtingen die bij het instellen van het fenomeen stedelijk knooppunt in de VINEX leefden, een aantal onverwacht grote mogelijkheden. Europa is bezig met een op dat moment niet verwacht en voorspeld toekomstbeeld.

De kansen die hieruit voortvloeien worden nog onvoldoende gezien door de samenleving. Het wordt tijd dat deze kansen omgezet wordt in ambities teneinde sturing te kunnen geven aan het benutten ervan.

Sinds de val van de Berlijnse muur is Europa veranderd. Het bedrijfsleven was juist bezig zich meer op Zuid-Europa te oriënteren en in menig beleidsplan kwamen Zuid-Duitsland, Italië of Spanje voor. De regio rond Hamburg en Hannover kende nauwelijks enige groei. De marktmogelijkheden voor Europa werden beperkt door het aantal consumenten dat ergens rond de 300 miljoen inwoners lag. Dienovereenkomstig werden de achterlandverbindingen vanuit onze *mainports* vooral richting België en Zuid-Duitsland gedefinieerd. Breda en Venlo werden schakelfuncties toebedeeld.

Nauwelijks vijf jaar later, nu de eerste verrassing voorbij is, kan een tussenbalans worden opgemaakt. Alhoewel nooit met zekerheid gezegd kan worden hoe de situatie zich met de Muur zou hebben ontwikkeld is wel duidelijk dat Europa een nieuwe dimensie heeft gekregen, en dat deze veranderingen meer invloed hebben dan verwacht werd.

In een klap heeft Europa een consumentenpotentieel van 500 miljoen, grote welvaartsverschillen, meerdere tijdzones en een relatief goedkoop arbeidspotentieel gekregen. Vooral dit laatste schept voor traditioneel Europees georiënteerde ondernemingen kansen, zonder een beroep te hoeven doen op verder gelegen mogelijkheid van nog goedkopere arbeid. De regio Hannover kent een snelle economische ontwikkeling. Berlijn wordt weer het centrum van Duitsland. Polen kent de hoogste economische groei van Centraal Europa. De wegen naar Petersburg en Moskou liggen open. Het is dan ook duidelijk dat Europa behoefte heeft aan andere en nieuwe logistieke lijnen danwel het anders benutten van de bestaande.

Het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) is gepositioneerd op de in het verleden belangrijkste verbindingen van Nederland en onze beide *mainports* met het Duitse achterland. De uitdaging voor het knooppunt is nu deze in de schoot geworpen positie verder uit te bouwen. Juist nu Europa vanuit een veel sterkere positie het globaliseringsproces ingaat is het van belang positie te kiezen en te profiteren van de zich nu uitkristalliserende krachtenvelden van het nieuwe Europa. De traditionele verbindingen over de waterwegen Rijn en Waal, over de snelwegen A12 en A15 en de spoorwegen, liggen buitengewoon gunstig. De uitbouw en een betere benutting hiervan met behulp van nieuwe technieken is een relatief eenvoudige opgave. De telematica die in snel tempo zowel een groot aantal individuen als bedrijven *footloose* maakt, hetgeen betekent dat zij zich in principe daar kunnen vestigen waar het leven aangenaam is. Dit geeft iedere zichzelf respecterende regio nieuwe mogelijkheden. De economische activiteiten zullen echter neerslaan langs de corridors die zich bevinden tussen *mainport* en consument en slechts dan goed gedijen wanneer een zekere *minimum of scale* overschreden is. Uit onderzoek

Dirk Anton Regenboog is
plaatsvervangend
algemeen directeur van
het adviesbureau
KOLPRON dat werkzaam
is op het gebied van
ruimtelijke ordening



van KOLPRON blijkt dat tot deze minimum schaalgrootte toegerekend moeten kunnen worden: kenniscentra sociale inbedding, multinationale omgeving, levensstandaard en culturele uitstraling. Daarnaast is het kunnen wonen en werken op de manier zoals door het globaliseringsproces duidelijk gecommuniceerde internationale standaards een randvoorwaarde voor succes. Alhoewel de kwalitatieve woonfunctie nog nadrukkelijk moet worden uitgebouwd kan gesteld worden dat het knooppunt hier in aanleg mogelijkheden toe biedt. De interne transportfunctie binnen het knooppunt is eveneens een noodzakelijke voorwaarde. Alhoewel deze wel aandacht krijgt is het ambitieniveau van het regionaal-intern transport en met name het openbaar vervoer nog onvoldoende. Dit wordt mede veroorzaakt omdat het ambitieniveau op nationale schaal nog onvoldoende is. Het voortborduren op systemen met technieken die meer dan vijftig jaar oud zijn, maakt de vertaalslag naar de volgende eeuw niet goed mogelijk. Gegeven deze korte-termijn visie op een aantal hoofdlijnen uit de mondiale en Europese toekomstige situatie kan voor het KAN het volgende gesteld worden.

De komst van de hoge snelheidslijn en het feit dat deze in Arnhem een vaste halteplaats zal hebben maakt de noodzaak van herontwikkeling van de betreffende stationszone duidelijk. Deze ontwikkeling zal zich moeten kunnen meten aan internationale maatstaven zoals Liverpool-streetstation in Londen. De ontwikkeling van het multimodaal transportcentrum in samenhang met de Betuwelijn en versterking van de wateren weginfrastructuur moet zonder vertraging tot stand komen. Het KAN moet opteren voor een kenniscentrum van internationaal aanzien. Het aantal multinationals moet worden uitgebreid, dit betekent een maximale facilitering van het vestigingsklimaat. De uitvoering van de woningbouwopgave moet ruimte bieden voor het realiseren van de volledige behoeften die niet alleen aan de minima recht doet. Ook moet de overheid het vestigingsklimaat voor de hogere segmenten, binnen de door deze doelgroepen aan te geven randvoorwaarden, gunstig beïnvloeden. Dit laatste staat zeker niet hoog op de politieke agenda.

Al met al een opgave voor het KAN die vraagt om niet alleen grensoverschrijdende visies maar ook om grensoverschrijdende invloed teneinde elders in Europa de aansluitingen te maken waartoe wij nu investeren. Daarnaast vragen de interne opgaven op zich al om een visionaire en krachtige samenwerking.