



De Zwitserse agglomeratieprogramma's

In Zwitserland speelt de stadsregionale schaal al twaalf jaar een centrale rol in de ruimtelijke ordening. Voor een goede internationale concurrentiepositie moeten de stedelijke agglomeraties, waar 84 procent van de Zwitserse economische bedrijvigheid plaatsheeft, allereerst zelf goed functioneren. En dat lukt aardig, dankzij de agglomeratieprogramma's die een twintigtal jaar geleden werden opgestart. Nadat hij in 2013 een eerste artikel over deze programma's schreef voor Ruimte 17, maakt Han van de Wetering nu een stand van zaken op van een instrument dat zijn verdiensten ruimschoots heeft bewezen. (KR)



Dankzij de agglomeratieprogramma's zijn stedelijke dichtheid en hoogwaardig openbaar vervoer onlosmakelijk met elkaar verbonden. Met bouwkosten van 350 miljoen euro structureert de Glattalbahn, in de noordelijke agglomeratie van Zürich, stedenbouwkundige investeringen van meer dan 7 miljard euro.

Stand van zaken voor een regionaal planningsinstrument

HAN VAN DE WETERING [ATELIER FÜR STÄDTEBAU GMBH]

Stedelijke agglomeraties zijn van groot economisch en maatschappelijk belang, want daar concentreert zich de economische en demografische groei. Om deze groei te accommoderen, zijn goed functionerende 'daily urban systems' noodzakelijk: systemen waarbij het dagelijkse leven niet langer plaatsvindt op één plek, maar binnen een grotere stedelijke regio. Deze regionale schaal krijgt in het verkeers- en stadsontwikkelingsbeleid echter nauwelijks prioriteit. Het nationale beleid in België richt zich vooral op grootschalige thema's zoals internationale verbindingen of grote prestigeprojecten. Binnen de stedelijke regio overheerst het communale denken, waarin elke gemeente een eigen rondweg en bedrijventerrein plant. De dagelijkse problemen, zoals slechte bereikbaarheid en afnemende leefkwaliteit, die hun oorsprong veelal op schaal van de regio hebben en een kwalitatieve groei van de stedelijke regio's belemmeren, laten zich zo niet oplossen.

In Zwitserland is het denken en werken op stadsregionale schaal wel degelijk ingeburgerd, met goed werkende en dynamische agglomeratieprogramma's.

Veelzijdig agglomeratielandschap

Zwitserland kent een nog meer decentrale verstedelijkingsstructuur dan België. Deze kleinschaligheid is voor een groot deel het gevolg van de Zwitserse constitutionele structuur: de 26 kleine, zeer zelfstandige kantons werken weliswaar veel samen, maar zijn van oudsher ook concurrenten. Men is gewend lokale voordelen uit te spelen, met een grote economische veelzijdigheid en dynamiek tot gevolg. Bij deze interne competitie tussen kantons spelen de lokale agglomeraties een centrale rol, met complementariteit en onderlinge concurrentie als kernwoorden. Het versterken van dit kleinschalige, maar veelzijdige agglomeratielandschap is dan ook een van de speerpunten van het huidige Zwitserse ruimtelijk ordeningsbeleid.

In dit federale beleid staat tegenwoordig niet de nationale, maar de stadsregionale schaal centraal. Men is van mening dat agglomeraties op lokaal en regionaal niveau goed moeten functioneren, vooraleer ze met andere agglomeraties of internationaal kunnen concurreren. De uitbouw van regionale voorzieningen en infrastructuur is daarom een prioriteit. Tegelijkertijd moeten overheidsuitgaven beperkt worden en is er nood aan kostenefficiënte oplossingen, die ook nog eens een duurzame en kwalitatieve stadsontwikkeling moeten ondersteunen. Hiervoor is in de eerste plaats een betere regionale coördinatie en samenwerking nodig, vooral inzake mobiliteits- en stadsontwikkelingsvraagstukken.

In het Zwitserse federale beleid staat tegenwoordig niet de nationale, maar de stadsregionale schaal centraal.

Agglomeratieprogramma's

Het federale *Amt für Raumplanung* (ARE) is daarom in 2001 begonnen met het ontwikkelen van ideeën voor de zogenaamde agglomeratieprogramma's, een regionaal plannings- en sturingsinstrument waarmee verschillende thema's binnen een agglomeratie gecoördineerd worden. Het steunt zowel op horizontale (tussen partners binnen de agglomeratie) als op verticale samenwerking (tussen kantonale en gemeentelijke instanties), en wordt gestuurd door een aparte projectorganisatie, waarin alle partners vertegenwoordigd zijn. De programma's moeten ertoe bijdragen dat agglomeraties hun problemen efficiënt oplossen en zich ontwikkelen volgens de principes van duurzame stadsontwikkeling. Voor de overheid zijn de programma's bindend.

Een agglomeratieprogramma is gebaseerd op een ruimtelijke toekomstvisie voor de gehele agglomeratie. Vanuit deze visie worden dan verschillende integrale stedenbouw- en verkeersprojecten geformuleerd, inclusief kostenschattings, tijdsplanning en financieringsmodel. Deze projecten worden door het ARE beoordeeld aan de hand van strenge criteria (kosten-baten, duurzaamheid, kwaliteit). Op basis daarvan worden de prioriteit van het project en de federale financiële bijdrage vastgelegd.

Het gaat altijd om een cofinanciering. De federale overheid financiert maximaal 50 procent van de projectkosten, de rest moeten kantons en gemeenten zelf dragen. Deze vorm van cofinanciering versterkt de betrokkenheid van de lokale partners en zorgt tegelijkertijd voor oplossingen die op de context van de agglomeratie en op de mogelijkheden van de lokale partners toegesneden zijn.

Maakbaarheid en aanpasbaarheid

Het agglomeratiebeleid is een continu proces. De eerste agglomeratieprogramma's werden in 2007 bij het ARE ingediend. Om de vier jaar bestaat de mogelijkheid een nieuw of geactualiseerd programma in te dienen. Oorspronkelijk werd een looptijd van 20 jaar voorzien omdat men ervan uitging dat de stadsregiona-