

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(90) 544 def.

Brussel, 27 november 1990

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT

"EUROPA 2000 : PLANOLOGISCHE PERSPECTIEVEN VOOR DE GEMEENSCHAP"

Een voorlopige samenvatting

"EUROPA 2000 : PLANOLOGISCHE PERSPECTIEVEN VOOR DE GEMEENSCHAP"

Een voorlopige samenvatting

I. INLEIDING

Er is een document in voorbereiding waarin nader zal worden ingegaan op de ontwikkelingen en problemen die waarschijnlijk bepalend zullen zijn voor het grondgebruik en de ruimtelijke ordening in de Gemeenschap aan het begin van de volgende eeuw. In het navolgende wordt een en ander reeds in hoofdlijnen aangegeven. Dat document "Europa 2000" moet voor nationale, regionale en plaatselijke overheden en voor de bedrijven gaan fungeren als een referentiekader dat hen helpt bij hun planning en besluitvorming op langere termijn.

Het ligt in de bedoeling het document "Europa 2000" eind 1991 af te ronden. Met het oog daarop wil de Commissie via deze voorlopige samenvatting impulsen geven aan de discussie over enkele belangrijke factoren die nu van invloed zijn op het grondgebruik en de ruimtelijke ordening. De navolgende beschouwingen moeten met name aanknopingspunten bieden voor de bespreking van vraagstukken op het gebied van de ruimtelijke ordening in een vergadering van de voor regionaal en planologisch beleid bevoegde bewindslieden op 23 en 24 november te Turijn.

Planologische perspectieven voor de Gemeenschap : een coherente communautaire aanpak is noodzakelijk

De economische bedrijvigheid krijgt hoe langer hoe meer een wereldomspannend karakter en de centraal geleide economieën worden geliberaliseerd. Tegen deze achtergrond streven de landen van Europa naar een steeds nauwere economische integratie. Binnen de Europese Gemeenschap is dit integratieproces vroeger begonnen en verloopt het ook sneller doordat is afgesproken een grote interne markt zonder grenzen tot stand te brengen.

Het verkeer van goederen, kapitaal en mensen over de traditionele nationale grenzen heen neemt nu aanzienlijk toe, niet alleen binnen deze grote markt maar ook in ruimer internationaal verband. Het patroon van deze stromen binnen de afzonderlijke landen past zich daaraan aan.

Deze steeds snellere integratie zal onvermijdelijk belangrijke gevolgen hebben voor het grondgebruik en de ruimtelijke ordening binnen de Gemeenschap. Door de toeneming van het vervoer en de telecommunicatie en door de technologische ontwikkelingen op deze terreinen en op energiegebied, zullen extra eisen worden gesteld aan de infrastructuurnetwerken op regionaal, nationaal en Europees niveau. De migratiestromen tussen regio's

en tussen landen en de vergrijzing van de communautaire bevolking zullen gevolgen hebben voor steden en plattelandsgebieden. Bij de woningbouw en de openbare dienstverlening zal met deze ontwikkelingen rekening moeten worden gehouden. Bedrijfsinvesteringen en vestigingsbeslissingen zullen niet alleen een rechtstreeks effect op het grondgebruik hebben, maar ook de ontwikkeling van infrastructuurvoorzieningen als luchthavens, wegen en scholen beïnvloeden.

Het beleid dat op communautair niveau wordt uitgestippeld en gevoerd, heeft eveneens in toenemende mate gevolgen voor het grondgebruik en de ruimtelijke ordening binnen de Lid-Staten :

- het gemeenschappelijk beleid voor landbouw en visserij oefent bijvoorbeeld een doorslaggevende invloed uit op karakter en structuur van plattelands- en kustgebieden;
- het handels- en industriebeleid heeft niet alleen directe gevolgen voor de economische bedrijvigheid en de werkgelegenheid in de regio's, maar leidt er onvermijdelijk ook toe dat nieuwe of oude industrieterreinen worden (her)ontwikkeld c.q. verlaten;
- het buitenlandse beleid van de Gemeenschap heeft via handelsovereenkomsten en economische en ontwikkelingssamenwerking met derde landen ook gevolgen in de eigen regio's van de Gemeenschap, niet alleen op industrieel gebied maar ook uit een oogpunt van migratiestromen;
- het communautaire milieubeleid, dat is gericht op de bestrijding van bodem-, water- en luchtverontreiniging, heeft eveneens belangrijke gevolgen voor de inrichting en het gebruik van het landoppervlak van de Gemeenschap. De relatie tussen milieubescherming en economische ontwikkeling is een bijzonder gevoelige kwestie, vooral nu de kwaliteit van het bestaan een belangrijke rol begint te spelen in de mogelijkheden van regio's en steden om nieuwe investeringen aan te trekken. Het wordt steeds duidelijker dat het zonder uitgesproken ideeën over de na te streven ontwikkeling van het fysische milieu binnen de Gemeenschap moeilijk zal zijn om een juist evenwicht tussen bescherming van een kwetsbaar milieu en economische groei te bereiken;
- het communautaire beleid ten aanzien van de ontwikkeling van de menselijke hulpbronnen, en in het bijzonder op het gebied van de beroepsopleiding, is van invloed op de keuze van de plaatsen waar economische bedrijvigheid wordt ontplooid, en heeft dus ook gevolgen voor het grondgebruik;
- het regionale beleid van de Gemeenschap, dat onlangs is versterkt door de Europese Akte, beïnvloedt rechtstreeks planologische beslissingen in de gehele Gemeenschap, aangezien volgens het Verdrag de na te streven doelstelling erin bestaat "de harmonische ontwikkeling van de Gemeenschap in haar geheel te bevorderen".

Deze beïnvloeding is uiteraard het meest direct bij de aanpak van de structurele problemen van de zwakkere en minder begunstigde regio's. De programma's voor regionale ontwikkeling bestrijken meer dan de helft van het communautaire grondgebied. Vooral in de minder ontwikkelde regio's zijn deze programma's in hoofdzaak gericht op de ontwikkeling van infrastructuurvoorzieningen.

De Gemeenschap moet haar steun voor regionale ontwikkeling concentreren op de regio's waar de aan de onderontwikkeling of aan een omschakeling verbonden structurele problemen het ergst zijn. Overal in de Gemeenschap zijn regio's echter vaak in zeer hoge mate afhankelijk van in andere delen van de Gemeenschap gesitueerde belangrijke investeringsprojecten in de infrastructurale of industriële sfeer. Binnen de grote markt van 1992 hebben perifere regio's bijvoorbeeld ook een rechtstreeks belang bij de voltooiing van installaties in meer centrale regio's waardoor alle regio's aan elkaar zullen worden gekoppeld via transportnetwerken die geheel Europa omvatten.

Bij het regionale beleid van de Gemeenschap mag het niet alleen om financiële steunverlening aan een beperkt aantal regio's gaan. Ook vraagstukken die het gebruik en de inrichting van het gehele grondgebied van de Gemeenschap betreffen, moeten aandacht krijgen.

De inrichting van het communautaire grondgebied waarbinnen de grote markt tot stand wordt gebracht, moet ook worden gezien tegen de achtergrond van de nauwere economische, sociale en culturele integratie met buurlanden.

Zo doen de nauwere banden tussen de Gemeenschap en de EVA-Landen in een "Europese Economische Ruimte" bijvoorbeeld vragen rijzen met betrekking tot de ontwikkeling van infrastructuurnetwerken, waaronder verbindingen door de Alpen naar het zuiden en met Scandinavië in het noorden. Ook de contacten met landen in Midden- en Oost-Europa en in het Middellandse-Zeegebied zullen ongetwijfeld van invloed zijn op de ontwikkeling van infrastructuurvoorzieningen binnen de Gemeenschap.

De hierboven beschreven invloeden en veranderingen kunnen alle zowel gevaren als kansen inhouden voor een evenwichtige planologische ontwikkeling in de Gemeenschap. Het gevaar bestaat bijvoorbeeld dat sommige gebieden achterblijven of dat perifere regio's nog sterker geïsoleerd raken, wat tot bevolkingsverplaatsingen kan leiden. Er dreigen ook milieu-aantastingen en verkeerscongesties. Verder is er het risico van verspilling door concurrentie waar samenwerking om elkaar aan te vullen zinvoller zou zijn. Anderzijds bieden de voltooiing van de interne markt en de introductie van nieuwe technologieën kansen voor een beter gebruik van het communautaire grondgebied.

Het landoppervlak van de Gemeenschap is beperkt. Aan de gebruiksmogelijkheden ervan zijn grenzen gesteld door geografische factoren en door maatschappelijke en culturele verschillen. Zeven van de twaalf Lid-Staten liggen op eilanden en schiereilanden. Er zijn enorme verschillen in de bevolkingsdichtheid. Het gemiddelde is 139 inwoners/km² vergeleken met 26 inwoners/km² in de Verenigde Staten, maar er zijn regio's met meer dan 700 inwoners/km².

Strategische investeringsbeslissingen hebben langdurige en vaak onomkeerbare gevolgen voor ons landschap. Daarom is het van fundamenteel belang dat deze beslissingen worden genomen op basis van de beste informatie die beschikbaar is. De activiteit die de Gemeenschap op het gebied van het grondgebruik en de ruimtelijke ordening ontplooit, spruit daaruit voort.

De Lid-Staten zijn samen met hun regionale en plaatselijke autoriteiten verantwoordelijk voor de beslissingen over het grondgebruik. Deze overheidsinstanties stellen voor het komende decennium plannen op inzake basisinfrastructuurvoorzieningen op het gebied van vervoer, energie, water en telecommunicatie en inzake investeringen in scholen, ziekenhuizen en maatschappelijke voorzieningen. De beslissingen over een en ander zijn in toenemende mate gedecentraliseerd, wat een goed voorbeeld is van de toepassing van het subsidiariteitsbeginsel. Overheidsinstanties ondervinden echter steeds meer moeilijkheden bij de inschatting van de druk die waarschijnlijk op de beschikbare grond en op andere hulpbronnen zal worden uitgeoefend door factoren die zich buiten hun eigen grondgebied bevinden. Ook de communautaire dimensie speelt in hun besluitvorming een steeds grotere rol. Deze instanties hebben behoefte aan informatie over de ontwikkelingen op het grondgebied van de Gemeenschap als geheel om de best mogelijke beslissingen te kunnen nemen over hun eigen investeringen.

Ook het bedrijfsleven heeft bij de uitwerking van zijn strategieën behoefte aan een breder referentiekader van de overheid waarin wordt aangegeven welke ontwikkelingen en knelpunten op langere termijn de Europese markten zullen bepalen.

Wanneer de gevolgen van een specifieke ontwikkeling in meer dan één Lid-Staat worden ondervonden, zijn er vrij weinig mogelijkheden voor overleg tussen de Lid-Staten om te voorkomen dat investeringen elkaar overlappen of niet op elkaar zijn afgestemd. Een meer coherente grensoverschrijdende aanpak van het gebruik van het communautaire grondgebied zou het ook mogelijk maken de potentiële voordelen van de interne markt maximaal te benutten.

De Gemeenschap kan de problemen van degenen die bij de overheid of in de particuliere sector beslissingen moeten nemen, helpen verlichten door informatie te verschaffen over ontwikkelingen in de gehele Gemeenschap. Dat is het doel dat wordt beoogd met het document "EUROPA 2000", dat eind volgend jaar gereed zal zijn.

Dat document moet overheid en bedrijfsleven een referentiekader bieden voor de planning en besluitvorming op langere termijn. Het is absoluut niet bedoeld als een soort van algemeen plan waarin zou worden voorgeschreven hoe de Gemeenschap zich dient te ontwikkelen.

Reeds in de verordeningen over de communautaire Structuurfondsen die in 1988 zijn vastgesteld, werd onderkend dat er een coherent communautair kader nodig is (cf. artikel 10 van de EFRO-verordening). In deze context is in een eerste vergadering van de voor regionaal en planologisch beleid bevoegde ministers te Nantes in november 1989 overeengekomen een begin te maken met meer systematisch gezamenlijk overleg over ruimtelijke ordening op communautair niveau.

Ook het Europese Parlement heeft in een resolutie die het in oktober 1990 heeft aangenomen, uitdrukkelijk gepleit voor een in communautair verband gecoördineerde aanpak van de ruimtelijke ordening.

Uit het werk betreffende transeuropese netwerken dat de Commissie momenteel op verzoek van de Raad Interne Markt verricht, blijkt bovendien dat het noodzakelijk is infrastructuurvoorzieningen te ontwikkelen op een communautaire, ja zelfs een Europese schaal. De Commissie zal hierover binnenkort een tussentijds verslag uitbrengen⁽¹⁾.

Van de verschillende factoren die in het komende decennium en daarna het gebruik van het communautaire grondgebied zullen beïnvloeden, lenen sommige zich beter voor een kwantitatieve analyse dan andere. In het navolgende wordt ingegaan op een aantal factoren die van bijzonder belang zijn: demografische tendensen, nieuwe factoren bij de keuze van vestigingsplaatsen voor industrie en dienstensector, ontwikkelingen in stedelijke, plattelands- en grensgebieden, vervoer, energie, telecommunicatie, onderzoek en ontwikkeling en het milieu. Aangegeven wordt welke aspecten nog nader dienen te worden bestudeerd. De aangereikte informatie kan intussen als aanknopingspunt dienen voor het overleg tussen de voor regionaal en planologisch beleid bevoegde bewindslieden in hun vergadering te Turijn op 23 en 24 november.

II. VOORNAAMSTE TENDENSEN

1. Bevolking en migratie

Bevolking: Binnen de Gemeenschap zullen er verschillen zijn wat de ontwikkeling van de bevolking betreft. In sommige noordelijke Lid-Staten (Duitsland, Luxemburg, België, Denemarken) zal de bevolking waarschijnlijk afnemen, terwijl perifere regio's (Zuid-Spanje, Zuid-Italië, Ierland, Noord-Ierland) een bevolkingsgroei te zien zullen geven. Waarschijnlijk zal de totale bevolking in het huidige grondgebied van de Gemeenschap echter stabiel blijven op een niveau van ongeveer 340 miljoen. Binnen dit stabiele aantal zal er een geleidelijke vergrijzing plaatsvinden als gevolg van de daling van de geboortecijfers

(1) Zie ook de documenten COM(89)643 en COM(90)310, de conclusies van het voorzitterschap van de Europese Raad van 9 december 1989 en de resolutie van de Raad van 22 januari 1990 (PB nr. C 27, blz. 8).

In de jaren zestig en zeventig. In het noorden van de Gemeenschap lopen de geboortecijfers niet verder meer terug, maar in het zuiden geven zij wel een dalende tendens te zien. Waarschijnlijk zullen alle regio's van de Gemeenschap dus met deze vergrijzing te maken krijgen. Tabel 1 bevat een prognose van de ontwikkeling van de leeftijdsopbouw tot het jaar 2015 in de Gemeenschap als geheel. Op kaart 1 is de te verwachten regionale spreiding van de oudere bevolking in het jaar 2010 weergegeven. Volgens deze kaart zal het percentage ouderen sterk van regio tot regio verschillen.

Het aanbod van arbeidskrachten volgt de ontwikkeling van de bevolking met een vertraging van ongeveer 15 jaar (de leeftijd waarop jongeren op de arbeidsmarkt beginnen te komen). Verwacht wordt dat in de Gemeenschap als geheel het aanbod van arbeidskrachten slechts licht zal stijgen en in het jaar 2000 ongeveer 1,5 miljoen mensen meer zal omvatten dan nu (zie tabel 2). Het dalende aantal jongeren en de vergrijzing van de beroepsbevolking die daarmee gepaard gaat, maken het noodzakelijk maatregelen voor de permanente educatie van volwassenen te treffen en meer gerichte herscholingsmogelijkheden te bieden.

Migratie : Migratiestromen zijn vaak het gevolg van internationale en interregionale verschillen in werkgelegenheid en loonniveau. Deze reactie op economische impulsen wordt echter afgeremd door factoren als verschillen wat taal en cultuur betreft en het overheidsbeleid ten aanzien van migratie.

Er zijn in hoofdzaak twee soorten van migratie die aandacht verdienen op communautair niveau : interne migratie binnen de Gemeenschap (zowel binnen als tussen de Lid-Staten) en de uitwisseling van migranten met derde landen. De laatste jaren zijn de migratiestromen binnen de Gemeenschap afgenomen door de geringere kans op werk in de kernregio's van de Gemeenschap en van de Lid-Staten. Of de geografische mobiliteit van de communautaire beroepsbevolking zo gering blijft dan wel groter wordt, zal in belangrijke mate afhangen van het verschil in economische prestatie tussen de perifere en de kernregio's.

De migratie uit derde landen is minder gemakkelijk te voorspellen, maar zal vrijwel zeker veel invloed op de arbeidsmarkten binnen de Gemeenschap blijven uitoefenen, vooral in grote stadsgebieden. Doordat de interne markt in beginsel een grotere mobiliteit over de nationale grenzen heen mogelijk zal maken, zou deze invloed nog sterker kunnen worden. Het samenwerkings- en ontwikkelingsbeleid ten aanzien van de betrokken landen en het nationale immigratiebeleid kunnen dit proces echter vertragen.

Naar aanleiding van deze ontwikkelingen wat bevolking en migratie betreft kunnen enkele vragen worden gesteld : op welke wijze wordt er momenteel bij de planning in de Lid-Staten rekening gehouden met de vergrijzing van de autochtone bevolking en met het vooruitzicht van een mogelijk aanzienlijke immigratie ? In hoeverre spelen deze tendensen een rol in bijvoorbeeld de ontwikkeling van de infrastructuur voor onderwijs en maatschappelijke dienstverlening (minder scholen, andere woonbehoeften, meer ziekenhuizen, bejaardencentra, herscholingsfaciliteiten, enz.) ? Worden er reeds specifieke ontwikkelingen geconstateerd die het gevolg zijn van veranderingen in de leeftijdsopbouw van de bevolking, bijvoorbeeld migratie van gepensioneerden naar bepaalde gebieden ? Wat zullen de gevolgen voor de grote stadsgebieden zijn als de concentratie van immigranten daar nog toeneemt ?

2. Mobiliteit van de economische bedrijvigheid : nieuwe vestigingsfactoren

De Commissie heeft haar algemene aanpak met betrekking tot industriële aangelegenheden uiteengezet in haar document "Industrial Policy in an Open and Competitive Environment". Wat de vestigingsfactoren betreft, wordt erop gewezen dat door de achteruitgang van sommige oudere industrieën traditionele vestigingsfactoren zoals de nabijheid van grondstoffen en energie minder belangrijk zijn geworden. Tegelijk hebben de bij de vervoers- en communicatietechnologie geboekte vooruitgang en de ontwikkeling van nieuwe organisatie methoden voor de produktie ertoe geleid dat een groot deel van industrie en dienstensector veel mobieler is geworden. Deze tendens zal door de voltooiing van de interne markt nog worden versterkt. Volgens sommige studies is als gevolg van een en ander het in principe als "geografisch mobiel" te beschouwen deel van de totale werkgelegenheid in de Gemeenschap gestegen van ongeveer 30 % in de jaren vijftig tot meer dan 50 %.

In de Gemeenschap als geheel hebben deze veranderingen er tot dusver niet toe geleid dat de regionale verschillen over een langere periode voortdurend kleiner werden. Er is echter wel enige achterstand ingelopen, het duidelijkst in Spanje.

De Commissie heeft de aanzet gegeven tot een dialoog met het bedrijfsleven over de factoren die vestigingsbeslissingen beïnvloeden. Er is een diepgaande enquête gehouden bij ongeveer 9.000 bedrijven in regio's in de gehele Gemeenschap⁽¹⁾. In juni 1989 is in Dublin Castle

(1) "An Empirical Assessment of Factors Shaping Regional Competitiveness in Problem Regions" - Ifo - Institut für Wirtschaftsforschung, 1990.

ook een door de Commissie georganiseerde conferentie gehouden die is bijgewoond door meer dan 100 belangrijke zakenlieden. Beide initiatieven hebben tot de conclusie geleid dat, afgezien van aspecten die de rentabiliteit rechtstreeks beïnvloeden zoals de kosten van kapitaal, onder meer de volgende factoren bij vestigingsbeslissingen een belangrijke rol spelen :

- snelle en efficiënte vervoers- en communicatiesystemen;
- de beschikbaarheid van goed opgeleide arbeidskrachten;
- contacten met lokale onderwijsinstellingen en onderzoekcentra;
- de mogelijkheid een beroep te doen op zakelijke dienstverlening van hoge kwaliteit, aangezien de bedrijven in toenemende mate taken uitbesteden;
- de kwaliteit van de maatschappelijke en culturele omgeving met inbegrip van de voorzieningen voor sportbeoefening en vrijetijdsbesteding.

Aangezien de geografische mobiliteit van industriële en dienstverlenende bedrijven sterk is toegenomen, is het heel goed mogelijk dat bij het voeren van een regionaal economisch beleid het hoofd zal moeten worden geboden aan een scherpere concurrentie tussen de regio's en de steden wanneer het erom gaat investeringen te behouden of aan te trekken. Daarom kan het communautaire beleid niet beperkt blijven tot een algemene strategie om de Gemeenschap internationaal concurrerender en aantrekkelijker te maken voor investeerders. Het is ook noodzakelijk het regionale concurrentievermogen te bevorderen door veelomvattende maatregelenpakketten die er onder meer op moeten zijn gericht onderwijs en opleiding te stimuleren, het milieu te verbeteren, regionale bedrijven op te nemen in O & O-netwerken die de gehele Gemeenschap omvatten, en vervoers- en communicatiesystemen te moderniseren. De Commissie heeft daartoe een aantal initiatieven genomen zoals PRISMA, TELEMATICA en EUROFORM, die tot doel hebben dienstverlenende activiteiten ten behoeve van het midden- en kleinbedrijf, datatransmissienetwerken en nieuwe bekwaamheden en vaardigheden te ontwikkelen.

In verband met deze tendensen wordt het voor de regio's steeds noodzakelijker om een breder scala van plaatselijke voordelen te ontwikkelen waaronder faciliteiten op het gebied van onderwijs en recreatie, gespecialiseerde zakelijke dienstverlening en een voortreffelijke milieuzorg, zonder daarbij te vergeten dat ook moet worden voldaan aan de basiseisen ten aanzien van infrastructuurvoorzieningen en een geschoolde beroepsbevolking. In hoeverre dient het regionale beleid sterker te worden gericht op steun voor dit soort van investeringspakketten ?

3. Stedelijke problematiek

Sedert het einde van de Tweede Wereldoorlog is de Europese Gemeenschap steeds meer verstedelijkt. Statistieken over het begin van de jaren tachtig laten zien dat de Gemeenschap(*) toen een 229 metropolen telde met meer dan 330.000 inwoners. In 122 daarvan lag het aantal inwoners van de eigenlijke stadskern boven de 200.000. Tabel 3 geeft de spreiding van die 122 stadskerngebieden over de Lid-Staten.

De Europese samenleving is dus overwegend een stedelijke samenleving geworden (tabel 4 en kaart 2).

Stedelijke gebieden zijn er in verschillende types, variërend van, zelfs naar wereldnormen, grote hoofdstedelijke gebieden met uitgestrekte voorsteden, tot kleinere steden die nog altijd het karakter hebben van een provinciestad. De problemen van stedelijke gebieden verschillen, maar niet alleen naargelang van hun grootte en hun geografische ligging, hoewel dit belangrijke factoren zijn. Sommige steden worden geconfronteerd met groei-problemen, andere met achteruitgang en verval, weer andere met een combinatie van beide problemen.

Groei geeft zijn eigen problemen. Het stedelijke gebied wordt een magneet voor de groei van de gehele regio. De bevolking neemt toe, de vastgoedprijzen stijgen, de verkeersproblemen worden groter en de kwaliteit van het bestaan, vaak een katalysator van de groei van een stad, vermindert. De achteruitgang van steden wordt vaak gekenmerkt door een daling van de bevolking en bestaat vaak in een opeenstapeling van problemen die resulteert in het verval van de woonomgeving en in sociale segregatie en armoede. Dergelijke vervallen gebieden bestaan in vrijwel alle steden, ook in groeiende en welvarende. Binnenstadsproblemen zijn typisch voor de oudere Britse steden. In Frankrijk daarnetegen worden soortgelijke problemen hoofdzakelijk geconstateerd in de periferie van stadsgebieden of in de oudere en kleinere bij industriële kernen gegroeide satellietsteden. Tenslotte zijn er nog de speciale problemen die zich voordoen in de voorstedelijke gebieden van grotere conurbaties, met name op het vlak van het transport.

(*) Exclusief het vroegere Oost-Duitsland.

Het is duidelijk dat, uit een oogpunt van grondgebruik, de toenemende beperkingen inzake verdere stadsontwikkeling enerzijds en de bescherming van groengebieden anderzijds, in de komende jaren gevolgen zullen hebben voor de bestaande stedelijke gebieden. De ontvolking van het platteland zal echter waarschijnlijk verder gaan ondanks de diverse beleidsvormen om die trend af te remmen. De bezorgdheid over aspecten van de kwaliteit van het bestaan, zoals geluidshinder, binnenstedelijk woon-/werkverkeer, afvalverwijdering, enz. kan het leven in de stad misschien wel minder aantrekkelijk maken, maar zal waarschijnlijk niet volstaan om de tendens naar verstedelijking om te buigen. Wel wordt vermoed dat al deze factoren samen zullen resulteren in een sterkere groei van de middelgrote steden ten nadele van de grote conurbaties.

Opgemerkt moet worden dat de Gemeenschap geen enkele verantwoordelijkheid heeft op het vlak van het urbanisatiebeleid als zodanig. In het Verdrag is daarover niets gezegd. De verantwoordelijkheden van de Gemeenschap op milieugebied en de maatregelen die via de Structuurfondsen worden uitgevoerd met het oog op economische en sociale cohesie, hebben echter wel tot gevolg dat de Gemeenschap een belangrijke rol speelt bij de ontwikkeling van de steden. Voorts kan de Gemeenschap ook een kleine rol spelen bij de stadsvernieuwing, maar zij mag nu alleen maatregelen nemen voor bepaalde soorten investeringen, doch niet voor vele andere gebieden, met name huisvesting.

De Commissie heeft recentelijk een document over het stadsmilieu gepubliceerd, dat momenteel in de Lid-Staten wordt besproken.

Precies zoals de regio's hun eigen identiteit ontwikkelen binnen de interne markt, zo ook proberen de steden hun eigen rol en identiteit te affirmeren. De nieuwe economische context zal wijzigingen brengen in de functies van de steden en zal de onderlinge concurrentie vaak doen toenemen. Tegelijk werken de steden samen waar zij elkaar aanvullen, met de bedoeling hun eigen specialisatie beter te doen uitkomen. Daartoe worden netwerken en groeperingen opgericht, waarbij relaties worden aangeknoopt in verband met gemeenschappelijke problemen, krachten worden gebundeld om van schaalvoordelen te profiteren, en technologische samenwerking wordt bevorderd. Zo is bijvoorbeeld het Polis-netwerk opgezet door 32 steden, met gedeeltelijke financiering door de Gemeenschap, om nieuwe oplossingen voor het beheer van verkeersstromen te ontwerpen en uniformiteit van nieuw ontwikkelde technologieën te bevorderen. Samenwerkingsverbanden geven de Europese steden de mogelijkheid om efficiënter te concurreren op de wereldmarkt.

In verband met al deze tendensen moet op communautair niveau meer aandacht worden besteed zowel aan het probleem van de ontwikkeling van stedelijke gebieden als aan de potentiële voordelen van contacten en samenwerking tussen steden binnen de Gemeenschap. De Lid-Staten kunnen wellicht hun visie geven over de ruimte voor uitbreiding van de maatregelen voor stadsvernieuwing en over grotere samenwerking tussen steden.

4. Plattelandsontwikkeling

Hoewel de landbouwproductie in de Gemeenschap nog altijd stijgt, is het aandeel ervan in het BIP gedaald. Ongeveer 7,7 % van de arbeidsbevolking in de Gemeenschap werkt in de landbouw (inclusief bosbouw en visserij), maar het percentage daalt voortdurend. Tegen 2010 zou het, voor de Gemeenschap als geheel, zelfs gehalveerd kunnen zijn.

De landbouw zal evenwel een belangrijke rol blijven vervullen in de toekomstige ontwikkeling van het platteland, niet alleen economisch, maar ook sociaal en politiek. Dit laatste geldt zeker voor de mediterrane gebieden, aangezien wordt verwacht dat tegen het jaar 2000 ongeveer 75 % van de totale landbouwbevolking van de Gemeenschap in die gebieden zal wonen.

De verschillen tussen de regio's blijken ook uit de soort problemen die zich voordoen in de plattelandsgebieden zoals die zijn omschreven in de mededeling van de Commissie over de "Toekomst van het platteland" uit 1988 :

- in plattelandsgebieden in regio's met een hoge bevolkingsdichtheid, bijvoorbeeld Noord-Duitsland en de Benelux-landen, kan een daling van de landbouwactiviteit vaak worden gecompenseerd door nieuwe activiteit in de industrie en de dienstverlenende sector, en verandert het grondgebruik dienovereenkomstig;
- in plattelandsgebieden waar de landbouw weliswaar achteruitgaat, maar toch nog de belangrijkste bron van werkgelegenheid is, met name in Noord-Spanje, wijzen de vergrijzing van de landbouwbevolking en het gebrek aan alternatieve werkgelegenheid in de richting van ontvolking en beperkte toekomstmogelijkheden;
- in plattelandsgebieden waar de bevolking reeds afneemt, bijvoorbeeld in de bergstreken van Frankrijk, delen van Ierland en West-Schotland, gaat de bevolkingsdichtheid naar een uiterst laag niveau (minder dan 25 per km²), en zijn de mogelijkheden voor diversificatie van de economische activiteit beperkt.

De daling van de agrarische bevolking in de Gemeenschap is geen nieuw verschijnsel en het einde van de ontvolking van het platteland is nog niet bereikt. Dat leidt tot een aantal problemen inzake het grondgebruik in de Gemeenschap. Meer dan 80 % van het totale grondgebied van de Gemeenschap wordt momenteel gebruikt voor landbouw en bosbouw, maar slechts 10 à 20 % van de totale bevolking van de Gemeenschap is daarbij betrokken. Het platteland wordt in zijn mogelijkheden om de problemen op te lossen ernstig beperkt doordat het

hoofdelijk inkomen lager ligt dan in aangrenzende geïndustrialiseerde gebieden en doordat de agrarische beroepsbevolking relatief oud is; meer dan 50 % van de landbouwers is momenteel ouder dan 55 (zie tabel 5). Het aandeel van de landbouwers dat ouder is dan 65 zal in de komende tien jaar waarschijnlijk nog toenemen.

De toekomstige economische ontwikkeling van het platteland zal in steeds grotere mate worden bepaald door andere sectoren dan de agrarische sector, namelijk toerisme, bosbouw, industrie. In sommige gebieden zullen deze activiteiten in de plaats komen van de landbouw, terwijl zij in andere gebieden slechts een aanvullende rol zullen spelen. Nu al heeft ongeveer 37 % van de landbouwers in de Gemeenschap een nevenberoep; in het jaar 2000 zal dat naar verwachting 50 % zijn.

Als de huidige GATT-onderhandelingen resulteren in de overeengekomen verlaging van de landbouwsubsidies, zal dat, samen met de verdere aanpassing van het GLB, waarschijnlijk verdere wijzigingen voor de landbouw in de Gemeenschap veroorzaken, met alle gevolgen van dien voor de plattelandseconomie. Door deze aanpassingen zal waarschijnlijk een sterker accent worden gelegd op milieuvriendelijke landbouw.

In het algemene concept over plattelandsontwikkeling moet de exclusief agrarische visie derhalve steeds meer plaats maken voor een globale visie. Landbouwbeleid, milieubeleid en alle andere vormen van op economische ontwikkeling gericht beleid, moeten derhalve worden geïntegreerd in een globale strategie, waarbij alles wordt afgestemd op de benutting van het ontwikkelingspotentieel van de diverse plattelandsgebieden in het kader van de Gemeenschap als geheel. Een efficiënte infrastructuur in de plattelandsgebieden op het gebied van onderwijs en scholing is dan ook een absolute voorwaarde om de ontvolking van het platteland af te remmen. In dit verband zouden alle mogelijkheden op het gebied van multi-mediaal onderwijs, tele-educatie en open-learning technologies moeten worden benut.

De hervorming van de communautaire Structuurfondsen is al een voorbeeld van deze nieuwe aanpak. Het grootste gedeelte van de gebieden uit de Gemeenschap waarvoor doelstelling 1 geldt, is plattelandsgebied. Gebieden waarvoor doelstelling 5 b) geldt, zijn per definitie plattelandsgebieden. Naast de steun in het kader van de communautaire bestekken heeft de Commissie een ander initiatief genomen, namelijk LEADER, dat ten doel heeft de plattelandsgebieden te integreren in de algemene economie (benutting van het eigen potentieel van de regio, toepassing van moderne technologieën). De middelen die de Gemeenschap momenteel beschikbaar heeft voor plattelandsontwikkeling zijn echter beperkt.

In verband met deze nieuwe tendensen moet zowel het beleid van de Gemeenschap met betrekking tot de plattelandsgebieden als dat van de Lid-Staten worden aangepast. Hoe kunnen via een op diversificatie gebaseerde strategie moeilijkheden zoals geringe bevolkingsdichtheid en lage inkomens worden overwonnen? Welke rol kunnen de nieuwe communicatietechnologieën vervullen bij het stimuleren van nieuwe activiteiten in plattelandsgebieden, met name de ontwikkeling van steden in plattelandsgebieden?

5. Grensgebieden

Volgens de in communautaire context vastgestelde definitie (zie kaart 3) beslaan de grensgebieden ongeveer 15 % van het totale grondgebied en woont er ongeveer 10 % van de totale bevolking van de Gemeenschap. De afschaffing van de interne grenzen tussen de Lid-Staten zal waarschijnlijk het meest ingrijpend doorwerken in de grensgebieden. Deze gebieden zullen zich moeten aanpassen aan hun nieuwe rol binnen het grotere Europa, en die rol zal heel anders zijn dan die van een gebied aan de periferie van een Lid-Staat; daarbij zullen zij moeten afrekenen met een erfenis van nationale en plaatselijke administratieve gewoonten die een hinderpaal vormen voor grensoverschrijdende samenwerking. Voor deze gebieden is de behoefte aan overleg over en coördinatie van de ruimtelijke planning het grootst.

De grensgebieden zijn sterk benadeeld op het gebied van de ruimtelijke en economische planning. Dat is een rechtstreeks gevolg van hun ligging :

- zij bevinden zich aan het einde van de transport- en communicatiesystemen, die traditioneel op nationale grondslag zijn georganiseerd; de infrastructuur is er vaak zeer beperkt en de grensoverschrijdende verbindingen ontoereikend;
- commerciële centra zijn vaak kunstmatig gescheiden van het natuurlijke achterland, wat resulteert in distorsies van de normale handelspatronen;
- zij kunnen in een nationale context vaak niet de normale overheidsvoorzieningen bekostigen (gezondheid, opvoeding, scholing) of beschikken over voorzieningen die ook aan de andere kant van de grens worden aangeboden;
- zij worden geconfronteerd met verschillen in belastingsystemen en sociale voorzieningen, taal en arbeidsrelaties, die de mobiliteit van de arbeidskrachten over de nationale grenzen heen beperken.

De afschaffing van administratieve barrières is op zich geen garantie dat normale economische relaties over de grenzen heen tot stand zullen komen. Om te bereiken dat echte grensoverschrijdende samenwerking ontstaat, zijn volgehouden en doelgerichte maatregelen nodig. De goedkeuring van INTERREG, een initiatief van de Gemeenschap, is een belangrijke stap in die richting. In nauw overleg met de Lid-Staten zal de Commissie de wetgeving en de administratieve bepalingen inzake grensoverschrijdende activiteiten onderzoeken en op grond van de uitkomsten daarvan zal zij bepalen of verdere maatregelen moeten worden genomen om de planning en de samenwerking te intensiveren.

Welke maatregelen stellen de Lid-Staten voor om een gecoördineerde planning in de grensgebieden tot stand te brengen ?

6. Vervoersnet

Verwacht wordt dat de uitbreiding en verbetering van het vervoersnet geen gelijke tred zal kunnen houden met de toeneming van het verkeer, zodat de verkeersopstoppingen zullen toenemen, vooral in de centraal gelegen gebieden en de andere belangrijkste bevolkingscentra. De aanleg van hoge-snelheidsnetten zal slechts voor bepaalde gebieden van de Gemeenschap voordeel opleveren. Betere verbindingen tussen het centrum en de periferie kunnen de verkeersopstoppingen gedeeltelijk verminderen en tegelijk bijdragen tot een meer evenwichtige ontwikkeling.

Verwacht wordt dat het personenvervoer over de weg snel en sterk zal blijven groeien, aangezien zowel het aantal particuliere auto's als de mate waarin zij worden gebruikt snel toenemen. Kaart 4 geeft een overzicht van de verkeersstromen op de belangrijkste wegen in de Gemeenschap. De groei van het wegverkeer heeft geleid tot steeds meer verkeersopstoppingen in dicht bevolkte gebieden zoals de Benelux en op enkele veelgebruikte Noord-Zuid-assen, bijvoorbeeld de Rhônevallei, een aantal valleien in de Alpen en de corridor Londen-Dover. Filevorming zal, bij de huidige verkeersinfrastructuur, ook op andere plaatsen ontstaan, tenzij de jaarlijkse groei van het wegverkeer tot minder dan 1,3 % daalt. Vooral op die plaatsen waar ten gevolge van de natuurlijke situatie weinig ruimte beschikbaar is, kan de oplossing van de verkeerscongestie botsen met de eisen van milieubescherming.

Het luchtvervoer zal in de komende jaren waarschijnlijk met meer dan 6 % per jaar blijven stijgen. De groei is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de toeneming van het regionale luchtvervoer (met in 1989 enkele extreme cijfers, bijvoorbeeld + 19,3 % voor Birmingham, + 19,5 % voor Porto, + 20,4 % voor Montpellier). Ook op de belangrijkste internationale luchthavens zijn het verkeer en de daarmee samenhangende problemen toegenomen. Vluchtvertragingen in de piekperiodes zijn verdriedubbeld tussen 1986 en 1987 en nog eens verdriedubbeld tussen 1987 en 1988. Kaart 5 geeft een algemeen overzicht van het passagiers- en het vrachtverkeer op de belangrijkste luchthavens van de Gemeenschap in 1989.

De problemen van het spoorwegverkeer houden niet zozeer verband met de groei, maar wel met het vermogen om in te spelen op de ontwikkelingen in de vraag naar vervoer. Nadat in de voorbije tientallen jaren heel wat terrein is verloren aan andere sectoren, wordt verwacht dat het spoorverkeer tussen nu en het einde van deze eeuw weer zal toenemen dankzij de ontwikkeling van het SST-net en multimodale transporttechnieken.

Aleen in Duitsland, de Benelux-landen en Oost-Frankrijk bestaat een waterwegennet dat geschikt is voor grotere commerciële vaartuigen. Het internationale vrachtvervoer is toegenomen en bedraagt momenteel 60 % van het totale vervoer over het water, en hoewel de totale lengte van het waterwegennet afneemt, neemt de doematigheid ervan toe dankzij een aantal technische vernieuwingen.

Er zijn duidelijke aanwijzingen dat het Europese vervoersnet zijn verzadigingspunt bijna heeft bereikt, maar de uitbreiding van de infrastructuur wordt afgeremd door een aantal factoren :

- financiën : de investeringen in de vervoerssector zijn van 1,5 % van het BIP van de Gemeenschap in 1975 teruggevallen tot 0,9 % in 1985;
- milieu : uitbreiding van de infrastructuur leidt tot meer verkeer, wat op zijn beurt meer vervuiling veroorzaakt met als gevolg meer verzet van de plaatselijke gemeenschappen;
- gebruik van het luchtruim : de beschikbare grond is schaars, met name voor luchthavens in de omgeving van grote conurbaties.

De toenemende vraag naar vervoer plaatst Europa voor problemen waarbij de ruimte een vitaal element is. De ene gemeenschappelijke markt kan alleen alle verwachte resultaten geven, wanneer de vereiste infrastructuur aanwezig is. Dit raakt de kern van het communautaire vervoerbeleid. De onderhandelingen met de EVA over één enkele Europese ruimte en de ontsluiting van Oost-Europa (waarbij de medewerking van Zwitserland, Oostenrijk en Joegoslavië van vitaal belang is voor het doorgaand verkeer) zijn een duidelijk bewijs van de Europese dimensie van het probleem. Over al deze zaken wordt momenteel nagedacht in de Groep "Transport 2000".

Momenteel zijn de op regionaal vlak genomen beleidsinitiatieven inzake vervoersinfrastructuur vooral toegespitst op de ontsluiting van de perifere gebieden (het EFRO heeft in de periode 1975-1988 8.400.000.000 ecu beschikbaar gesteld voor de financiering van transportinfrastructuur, terwijl in de periode 1989-1993 ongeveer 5.900.000.000 ecu zal worden uitgegeven). De doeltreffendheid van het ter zake gevoerde beleid zou kunnen worden vergroot door een gecoördineerde aanpak van de ruimtelijke planning op Europees niveau.

Zonder een globale aanpak bestaat het gevaar dat nieuwe regionale ongelijkheden ontstaan naast de oude. De ontwikkeling van vervoer tegen hoge snelheid per spoor, over de weg of door de lucht, betekent een fundamentele verbetering. Maar het zou de Gemeenschap ook kunnen verdelen in gebieden van verschillend economisch niveau. Er zullen immers tussen de hoofdsteden van het systeem gebieden blijven bestaan die minder aandacht krijgen en voor een aantal perifere gebieden zal niets gebeuren, tenzij verdere maatregelen worden getroffen.

Een nauwkeurige prognose over de verdere ontwikkeling van het verkeer en de consequenties daarvan kan bijdragen tot het bereiken van het juiste evenwicht tussen de diverse transporttakken, waarbij met name rekening wordt gehouden met de eisen op milieugebied. De totstandbrenging van multimodale vervoersnetten (zoals in Zwitserland reeds is gebeurd en in Frankrijk wordt overwogen), in combinatie met moderne technieken op het gebied van de telematica, kan resulteren in een efficiënter gebruik van de ruimte en een betere milieubescherming.

De produktiviteit van de vervoersinfrastructuur kan worden verbeterd door te zorgen voor optimaal gesitueerde aansluitingspunten tussen de hoge-snelheidsnetten. Goede aansluitingen tussen het SST-net en de luchthavens zijn bijvoorbeeld essentieel voor doeltreffende verbindingen tussen de meer ontwikkelde centra van de Gemeenschap, waar het SST-net reeds concurrerend is, enerzijds, en de perifere en peninsulaire gebieden waar luchtvervoer waarschijnlijk het belangrijkste zal blijven anderzijds.

De produktiviteit van het vervoersnet kan worden aangetast door slechte aansluitingen op andere infrastructuurvoorzieningen. Luchthavens en SST-stations zijn vaak alleen te bereiken met verouderd en onbetrouwbaar stadsvervoer, waardoor de economische voordelen van het hoge-snelheidsnet gedeeltelijk teniet worden gedaan. De aanleg van nieuwe hoge-snelheidsnetten moet dan ook gepaard gaan met investeringen in de lokale netten.

Bij de verbetering van de verbindingen in het kader van het communautaire regionale beleid is de nadruk gelegd op de voordelen van verbindingen tussen de periferie en het centrum. Zou nu met behoud van deze prioriteit, ook geen aandacht moeten worden besteed aan de verbindingen tussen de perifere gebieden onderling? Hoe kunnen anders nieuwe ongelijkheden als gevolg van de ontwikkeling van de hoge-snelheidsnetten worden vermeden?

7. Energie-infrastructuur

Gezien de aanhoudende stijging van de vraag naar energie moet op Europees niveau worden gezorgd voor een nauwere samenwerking bij het plannen van investeringen in en het ontwerpen en beheren van infrastructuurvoorzieningen.

Tegen 1995 zal er in de Gemeenschap als zodanig niet langer sprake zijn van een overcapaciteit voor de elektriciteitsproductie. De Gemeenschap zal bij voorrang werk moeten maken van een betere integratie van de energietransportsystemen, wil zij de behoefte aan nieuwe elektrische centrales en de potentiële milieu-consequenties daarvan kunnen terugdringen. De ontwikkeling van schone en efficiënte steenkoolverbrandingstechnologie en het veilig gebruik van kernenergie zullen eveneens als prioriteiten worden aangemerkt. Gelet op de huidige stijgingen van de energieprijzen zal de Gemeenschap voorts bijkomende maatregelen moeten nemen om een efficiënt gebruik van alle energiebronnen te bevorderen.

De beschikbaarheid van energie is nog steeds in ruime mate bepalend voor de mobiliteit van sommige sectoren. Het feit dat een energievoorzieningsnet niet tot in alle uithoeken van de Gemeenschap reikt, kan de discrepantie in de regionale ontwikkeling nog in de hand werken. Een coherent beeld van het toekomstig landgebruik in de Gemeenschap en adequate maatregelen om de reikwijdte van de energienetten te vergroten moeten de basis vormen voor doeltreffender investeringen in de energie-infrastructuur. De totstandbrenging van energietransportnetten die het gehele grondgebied van de Gemeenschap bestrijken (met name voor de gasvoorziening levert het communautair initiatief REGEN in dit verband een belangrijke bijdrage) zal in het bijzonder van belang zijn voor de perifere regio's.

Hernieuwbare energiebronnen als waterkracht en biomassa zouden zich bijzonder goed kunnen lenen voor het dekken van de energiebehoeften in landelijke gebieden. Het aandeel van deze energiebronnen in de totale voorziening met primaire energie zou in sommige gebieden aanzienlijk kunnen zijn, op voorwaarde dat voor een betere interregionale coördinatie wordt gezorgd.

Bij de keuze van een geschikte lokatie voor de bouw van elektrische centrales, voor de opslag van vloeibaar gas en voor de aanleg van energietransportnetten moet rekening worden gehouden met het milieu-aspect. Beslissingen over de lokatie van energie-infrastructuur kunnen oorzaak zijn van problemen tussen de Lid-Staten, met name wanneer het grensgebieden betreft.

Voor de stedelijke gebieden zullen bepaalde voordelen verbonden zijn aan een betere coördinatie van planologische maatregelen en het energiebeleid. Door de daaruit resulterende vermindering van het energieverbruik zouden financiële middelen beschikbaar komen die voor andere activiteiten en voor de vermindering van de luchtverontreiniging kunnen worden aangewend.

De Lid-Staten zouden zich over de volgende vragen kunnen bezinnen: hoe kan een betere integratie van de Europese energienetten worden bereikt, zodat efficiënte en continue energievoorziening op het gehele grondgebied van de Gemeenschap gegarandeerd is? en: hoe kan een betere aansluiting worden verkregen op de energievoorzieningsnetten elders in Europa en in Noord-Afrika?

8. Telecommunicatie

Telecommunicatie is van cruciaal belang voor de ontwikkeling en concurrentiekracht van de economieën van de Europese Gemeenschap. De totale wereldmarktwaarde van informatiebeheer en -transmissie zou volgens ramingen meer dan 500 miljard ecu bedragen en naar wordt verwacht zullen rond het einde van deze eeuw meer dan 60 miljoen arbeidsplaatsen in sterke mate afhankelijk zijn van de sectoren informatica en telecommunicatie.

Het internationaal telecommunicatieverkeer is sinds 1980 jaarlijks met circa 20 % toegenomen en is in 1990 uitgekomen op 30 miljard minuten (dit is voor een deel toe te schrijven aan de snelle opkomst van het facsimileverkeer).

Aan deze fenomenale toename van produktie, levering en gebruik van telecommunicatiediensten zijn ruimtelijke consequenties verbonden. De telecommunicatie-activiteit is grotendeels geconcentreerd in grote conurbaties, met name in de welvarender regio's van de Gemeenschap. Daarentegen worden de achtergebleven regio's van de Gemeenschap vaak gekenmerkt door een ontoereikende telecommunicatie-infrastructuur en onwetendheid omtrent geavanceerde telecommunicatiediensten en -produkten.

Bovendien duurt het over het geheel genomen langer dan elders vóór nieuwe telecommunicatietechnologie in landelijke gebieden wordt geïntroduceerd. Dit heeft voornamelijk te maken met het feit dat de kosten van beschikbaarstelling en exploitatie van dergelijke diensten voor deze regio's hoger uitkomen dan voor de stedelijke centra.

Het vrije verkeer van informatie via de telecommunicatienetwerken van de Gemeenschap zal de voltooiing van de interne markt ten goede komen. Het bedrijfsleven, de handel, financiële en andere diensten, de vervoersector, de gezondheidszorg, de centrale en regionale overheid zijn in toenemende mate aangewezen op telecommunicatiediensten. De Gemeenschap is momenteel doende de grondslagen te leggen voor de ontwikkeling van de technologie en de normen voor een rendabel, geïntegreerd breedbandnetwerk voor de toekomst. De Gemeenschap ondersteunt projecten voor de totstandbrenging van netwerken voor elektronische uitwisseling van gegevens over de handel (TEDIS) en voor communicatie tussen de overheidsdiensten van de Lid-Staten (INSIS en CADDIA). Zij werkt momenteel aan de opstelling van voorschriften om de effectieve toegankelijkheid van bepaalde telecommunicatiediensten te garanderen voor alle gebruikers, ongeacht waar zij zich in de Gemeenschap bevinden (Open Network Provision).

Het is duidelijk dat via zorgvuldige evaluatie en planning van de ruimtelijke spreiding van de telecommunicatiediensten op middellange termijn de ongelijkheden tussen de regio's van de Gemeenschap ongedaan kunnen worden gemaakt. Daartoe moeten:

- de bestaande diensten in minder welvarende regio's verder worden ontwikkeld tot op een peil dat vergelijkbaar is met dat van de rest van de Gemeenschap;
- overal in de Gemeenschap, en dus ook in landelijke en perifere gebieden, nieuwe en geavanceerde communicatievoorzieningen en -diensten beschikbaar worden gesteld, die gemakkelijk toegankelijk zijn voor het MKB en alle andere gebruikers in het gebied;
- de eventueel nog ontbrekende verbindingen in de belangrijkste communicatienetwerken tot stand worden gebracht.

Dit is het doel van de communautaire programma's STAR en TELEMATICA.

In aansluiting hierop kunnen de Lid-Staten misschien toelichten hoe deze kwesties in verband met ruimtelijke spreiding in hun nationale strategieën worden aangepakt, en op welke punten de maatregelen van de Gemeenschap eventueel voor verdere ontwikkeling in aanmerking komen. En met name, welke middelen zouden kunnen worden gehanteerd om investeringen in afgelegen, dun bevolkte gebieden rendabel te maken?

9. Onderzoek en innovatie

Dat er een verband bestaat tussen (openbare en particuliere) investeringen in onderzoek- en ontwikkelingswerk en innovatiegerichte producten en procédés, en regionale economische groei, is bewezen. Het is geen toeval dat de regio's met een betrekkelijk hoog economisch groeipotentieel precies die regio's zijn waar grote bedragen worden geïnvesteerd in O&O en innovatie. Dergelijke investeringen zijn een conditio sine qua non voor duurzame regionale economische ontwikkeling.

Maar niet alleen het economische-groeicijfer van de regio's verschilt, ook hun onderzoekcapaciteit en -potentieel. Uit door de Commissie uitgevoerde studies blijkt dat de kloof die de regio's op O&O-gebied scheidt, zelfs nog groter is dan de sociaal-economische ongelijkheid. Om niet achterop te blijven moet een regio over een goed uitgebouwde onderzoek- en ontwikkelingsinfrastructuur, voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten en een adequate capaciteit voor technologie-overdracht beschikken.

In de Gemeenschap is driekwart van de totale (d.w.z. investeringen van de overheid en de particuliere sector samen) uitgaven voor O&O geconcentreerd in Duitsland, Frankrijk en het VK. Deze uitgaven zijn zeer ongelijk verdeeld binnen de Lid-Staten en de kloof op technologiegebied is groter in dan tussen de Lid-Staten.

De ondernemingen van de elektronica- en de informaticasector vestigen zich vaak dicht bij elkaar, op een specifieke plaats. Een verklaring voor de vestigingsplaatskeuze is soms de nabijheid van gevestigde, gerenommeerde expertisecentra of universitaire onderzoekinstellingen. Deze nabijheid van instellingen voor hoger onderwijs, die gekwalificeerd personeel voor onderzoek en innovatie beschikbaar stellen en zelf ook innovatiegerichte projecten uitvoeren voor het bedrijfsleven, kan een beslissende factor zijn bij de investeringsallocatie. Concentratie wordt een zichzelf-versterkend proces, als namelijk goede onderzoekresultaten tot verdere investeringen aanzetten.

Door deze tendens tot concentratie ziet de overheid zich voor belangrijke problemen gesteld. De onderzoekinfrastructuur kan duidelijk niet in alle regio's even sterk ontwikkeld zijn, maar elke regio zou toch ten minste over de nodige voorzieningen voor technologie-overdracht moeten beschikken, wil zij profijt kunnen trekken van elders behaalde onderzoekresultaten. De Europese Gemeenschap heeft een rol te vervullen op het gebied van wetenschap, onderzoek, ontwikkeling en technologie-overdracht. Door middel van de onderzoekprojecten die op grond van het Kaderprogramma inzake O&O en via de Structuurfondsen worden uitgevoerd, ijvert de Commissie voor een beter evenwicht tussen de regio's. Het communautair programma op onderwijsgebied COMETT, dat op de snelle verspreiding van onderzoekresultaten is gericht, levert eveneens een bijdrage in dit verband. De Commissie heeft ook het programma SPRINT opgezet, dat ten doel heeft de infrastructuur voor innovatiegerichte diensten te verruimen via de totstandbrenging van intra-communautaire netwerken, en waarin onder meer specifieke acties ten behoeve van achtergebleven regio's zijn opgenomen.

Op dit punt aangekomen, kan de Lid-Staten misschien worden gevraagd hoe volgens hen een betere regionale spreiding van de onderzoekcapaciteit kan worden bevorderd, en hoe in de regio's verricht onderzoek beter op de plaatselijke behoeften kan worden afgestemd.

10. Kwaliteit van het milieu

Men is het er in toenemende mate over eens dat bij het nemen van beslissingen inzake economische ontwikkeling beter rekening moet worden gehouden met de consequenties voor de natuurlijke hulpbronnen en het milieu.

De milieuproblemen moeten op communautair niveau worden aangepakt, niet alleen omdat harmonisatie nodig is met het oog op de voltooiing van de interne markt, maar ook om gezamenlijke acties te kunnen ondernemen om gemeenschappelijke milieuvraagstukken tot een oplossing te brengen (zie kaart 6). De uitdagingen op het gebied van de milieuhygiëne waaraan de Gemeenschap het hoofd moet bieden, zijn onder meer de volgende:

- de ernstige luchtverontreiniging in industriële conurbaties: hoge SO₂- en NO_x-concentraties in de grootste agglomeraties van de Gemeenschap (zie kaart 7);
- de problemen in verband met de voorziening met en de beschikbaarheid van water en ook de waterverontreiniging. Het eerste probleem doet zich in vele gebieden in Zuid-Europa voor. In het tweede geval gaat het vooral om ernstig vervuild oppervlakte- en grondwater;
- de bodemerosie, voornamelijk in de mediterrane regio's, en de bodemverontreiniging in zones met afnemende industriële activiteit;
- de instandhouding van het natuurlijk erfgoed: verschillende habitats en soorten staan op het punt te verdwijnen;

- de conflicterende belangen ten aanzien van het landgebruik in kustgebieden die, vanwege het ontbreken van adequate maatregelen, oorzaak zijn van aanzienlijke milieuschade;
- het feit dat de toestand van het milieu steeds meer een beslissende factor wordt in de vestigingsplaatskeuze en voor de ontwikkeling van het toerisme;
- de hoge kosten van de milieusanering in bijvoorbeeld de nieuwe Duitse Länder.

Het grondgebied van de Gemeenschap wordt gekenmerkt door een grote soortenrijkdom. De ecologische diversiteit is over het geheel genomen groter in het Zuiden van de Gemeenschap dan in het Noorden. Zo komen in de Alpes Maritimes evenveel verschillende plantesoorten voor als in heel Groot-Brittannië en bevinden 60 % respectievelijk 70 % van alle in de Gemeenschap bestaande bloemsoorten respectievelijk zoogdier- en amfibiesoorten zich in Italië.

De milieuverontreiniging zelf geeft, zowel qua type als qua ernst, aanzienlijke verschillen te zien, afhankelijk van de economische situatie en van de stringentie van de ter zake geldende wetgeving en het toezicht op de uitvoering daarvan.

In het kader van de hervorming van de Structuurfondsen is nadrukkelijk gewezen op de noodzaak van integratie van het milieu-aspect in de regionale beleidsmaatregelen van de Gemeenschap. Het tempo van de bestedingen in het kader van milieuprogramma's neemt momenteel sneller toe in reële cijfers dan ooit voorheen. Het communautair initiatief ENVIREG moet er, met name in de kustgebieden van de Middellandse Zee, toe bijdragen dat economische ontwikkeling en milieubescherming hand in hand kunnen gaan.

Welke rangorde van prioriteit moet volgens de Lid-Staten aan milieu-investeringen worden toegekend in het kader van de regionale ontwikkeling?

11. Op de visserij aangewezen kustgebieden

De visserijsector van de Gemeenschap verschaft niet alleen werk aan 300.000 vissers, maar ook aan talrijke andere werknemers in het kader van aanverwante activiteiten (constructie van vissersvaartuigen, verwerkende bedrijven, commerciële activiteiten enz.). Zo bood de visserijsector in 1986 werkgelegenheid aan 1,15 % van de actieve beroepsbevolking van de Gemeenschap.

Wanneer men alle kustgebieden van de Gemeenschap tezamen beziet, valt er een duidelijke concentratie van visserij-activiteiten in bepaalde regio's te constateren. In deze gebieden, die zowel op het Europese vasteland voorkomen (aan de Middellandse-Zee kust, in Galicië, Andalusië, Bretagne, West-Schotland, Ierland en Jutland) als op bepaalde eilanden (de Canarische Eilanden, de Griekse eilanden, de Schotse eilanden, Bornholt) vervult de visserij een bijzonder belangrijke rol in de regionale economie.

De achteruitgang van de visbestanden en de inkrimping van bepaalde traditionele visserij-activiteiten hebben in bepaalde regio's tot een verslechtering van de economische situatie geleid. Om tot een betere afstemming van de visserijcapaciteit op de omvang van de bestanden te komen, moet deze sector worden geherstructureerd, hetgeen tot gevolg zal hebben dat de ongelijkheden tussen deze regio's nog groter worden.

De aquacultuur is zowel een traditionele als een moderne activiteit, waarvan het succes in hoge mate afhankelijk is van de kwaliteit van het omringende milieu. De ontwikkeling en het potentieel van de aquacultuur worden bepaald door zowel exogene (verontreiniging, toerisme, industriële ontwikkeling) als endogene factoren (beschikbaarheid van juveniele dieren, concentratie).

De ontwikkeling van de aquacultuur biedt wellicht alternatieve mogelijkheden voor de economische ontplooiing van deze sterk op de visserij aangewezen regio's. Voorwaarde daarbij moet dan wel zijn dat een en ander wordt gezien binnen een ruimere context en dat rekening wordt gehouden met de andere menselijke activiteiten.

De herstructurering en de ontwikkeling van de visserij- en de aquacultuursector zouden moeten kunnen worden geregeld binnen een kader dat voorziet in onderlinge samenwerking tussen de diverse openbare en particuliere instanties die op regionaal niveau betrokken zijn bij de ruimtelijke planning, de industriële ontwikkeling, het toerisme en de urbanisatie.

Het beheer van visserij-activiteiten die strikt genomen buiten de bevoegdheid van de regionale instanties vallen, gaat met moeilijkheden gepaard, maar dit hoeft toch niet te betekenen dat niet ook in regionaal verband naar een oplossing kan worden gezocht voor de economische en sociale problemen waarmee de visserijsector wordt geconfronteerd? Het beheer van de visbestanden heeft weliswaar een communautaire dimensie, maar is er niet ook aanleiding om een betere samenwerking tussen de lokale autoriteiten die bij deze problematiek betrokken zijn, te bevorderen?

III. VERDERE MAATREGELEN

Zoals reeds eerder gezegd, moet dit document dienen om een discussie over de aangehaalde kwesties op gang te brengen. De Commissie zal het document "EUROPA 2000" gereed hebben tegen eind 1991. Daarin zullen de bestaande en nieuwe algemene tendenzen in de Gemeenschap worden geïdentificeerd, zullen de invloed van de verschillende factoren op het landgebruik en de daaruit resulterende sociaal-economische ontwikkelingen worden behandeld, de onderlinge afhankelijkheid van de regio's worden onderzocht en mogelijke scenario's worden aangegeven. Om dit alles mogelijk te maken, heeft de Commissie opdracht gegeven tot het uitvoeren van een aantal studies.

De eerste reeks studies heeft betrekking op de Gemeenschap in haar geheel en moet een analyse opleveren van de ontwikkelingen die bepalend zullen zijn voor het landgebruik in het komende decennium. Een aantal daarvan zijn reeds genoemd in hetgeen voorafgaat, namelijk demografie en migratie, factoren voor de vestigingsplaatskeuze voor industriële bedrijven en diensten, de ontwikkeling van de vervoer-, de energie-, de telecommuni-

catiesector, de toeristische en de recreatieve sector, urbanisatie en de toekomstige functie van de steden, beheer van de natuurlijke hulpbronnen en verontreiniging, en de consequenties van ontwikkelingen in aangrenzende gebieden in het zuidelijk en het oostelijk deel van het Middellandse-Zeegebied, in Centraal- en Oost-Europa en in de Scandinavische landen.

In de tweede reeks studies zal worden onderzocht hoe geografisch aan elkaar grenzende regio's - waarbij de nationale grenzen buiten beschouwing worden gelaten - de problemen inzake landgebruik en exploitatie van natuurlijke hulpbronnen ervaren. Hier zal vooral aandacht worden besteed aan de Atlantische regio's, het westelijk deel van de mediterrane regio, de Alpen, het centrale deel van het Middellandse-Zeegebied en de regio's aan de Noordzee.

Er zal in een systeem voor het bijhouden en bijwerken van de aldus verzamelde informatie worden voorzien.

Voor het opstellen van "EUROPA 2000", dat als referentiekader moet dienen, zal de Commissie worden bijgestaan door de Lid-Staten en zal zij het Europese Parlement raadplegen. Zij is tevens van mening dat, onder meer in verband met de kwesties die in dat document aan de orde zullen komen, op langere termijn de regionale en lokale autoriteiten bij de besprekingen op Gemeenschapsniveau zullen moeten worden betrokken, in de zin als bedoeld in haar Advies inzake de Politieke Unie (COM (90) 600) van 21 oktober 1990. Zij zal haar overleg met de regionale en lokale autoriteiten in eerste instantie laten lopen via de Adviesraad en via de bestaande werkgroepen en groepen van deskundigen.

BIJLAGE

OVERZICHT KAARTEN EN TABELLEN (*)

KAARTEN

1. Prognose leeftijdsopbouw: Percentage 65-plussers in 2010
Bron: CEG/Nederlands Economisch Instituut
2. Bevolkingsdichtheid en stedelijke centra
Bron: CEG Database Regio in het kader van Eurostat, DG XI (database CORINE)
3. Grensgebieden
Bron: CEG
4. Autowegennet en verkeersstromen, 1985
Bron: United Nations Census (Prof. I.B.F. Kormoss)
5. Luchtvervoer: Belangrijkste luchthavens, personenverkeer en vrachtvervoer, 1989
Bron: ADP, Aéroports de Paris 1990
6. Door de lucht getransporteerde verontreiniging: Zwaveldeposities, gespecificeerd naar oorsprong
Bron: Environmental Resource Ltd.
7. Luchtverontreiniging: SO₂-emissies
Bron: CEG DG XI (CORINE database)

TABELLEN

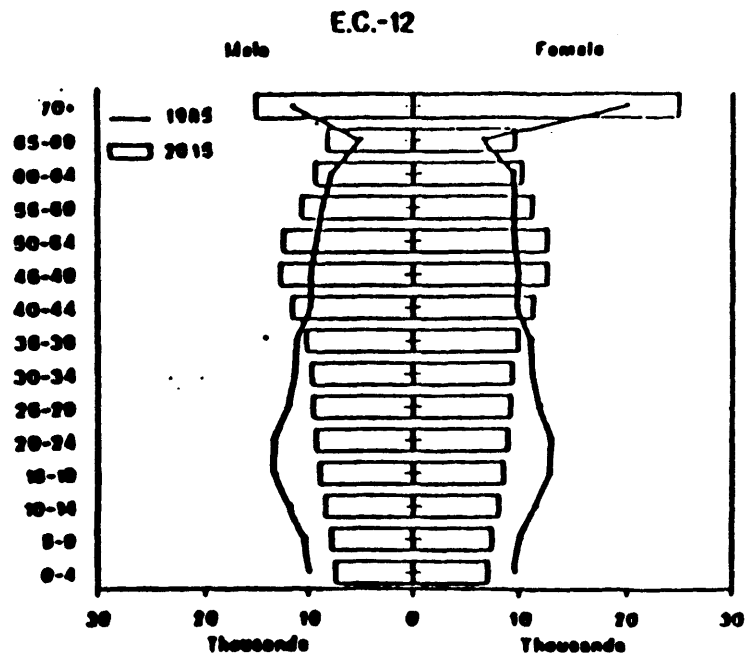
1. Vergrijzing van de Europese bevolking
2. Vergrijzing van de beroepsbevolking 1990-2015
3. Belangrijkste metropolen per Lid-Staat
4. Verstedelijking en groei van de steden in de Lid-Staten
5. Landbouwers in de EG naar leeftijdsgroep

(*) Het onderzoek, de gegevensverwerking en het cartografisch werk zijn uitgevoerd door DG XI (database CORINE) en prof. I.B.F. Kormoss. De meeste kaarten en tabellen bevatten geen gegevens over de nieuwe Duitse Länder, omdat zij vóór de eenwording van Duitsland zijn samengesteld.

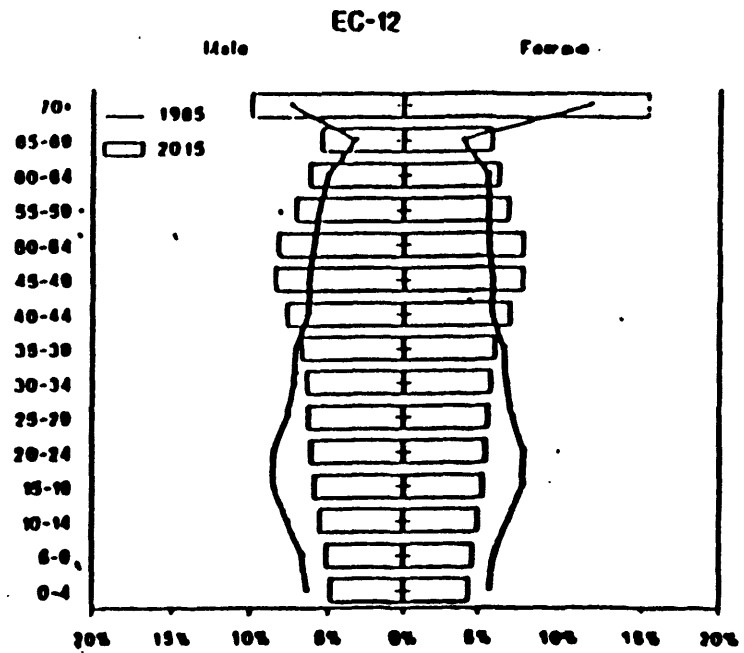
Table 1

Population pyramids, absolute (x 1000) and shares (%)
(projected fertility)

absolute numbers



share (%)



Source : Demographic Evolution through time in European Regions,
Netherlands Economic Institute, August 1990

Table 2

Ageing of the Labour Force 1990-2015 (% in age group)
(projected fertility and projected activity rates)

Country	age 15-24			age 50+		
	1990	2000	2015	1990	2000	2015
Belgium	14.6	12.2	11.0	14.1	14.3	19.2
Denmark	20.4	15.9	16.0	19.1	24.1	27.5
France	16.1	13.2	13.1	17.4	18.7	22.3
Germany	18.3	12.5	13.8	21.8	22.3	30.0
Greece	14.2	12.4	9.2	25.5	23.1	26.4
Ireland	21.7	22.4	15.3	18.3	18.0	20.3
Italy	18.7	13.9	12.5	19.6	19.4	24.2
Luxembourg	16.5	13.9	14.1	17.1	18.8	24.3
Netherlands	18.0	13.0	14.5	14.2	17.7	22.6
Portugal	22.3	18.8	13.5	21.0	19.5	25.2
Spain	21.4	18.0	13.8	18.7	16.5	21.7
United Kingdom	21.5	17.0	18.4	20.2	22.2	25.9
EC-12	18.9	14.7	14.3	19.5	20.0	24.9

Source : Demographic Evolution through time in European Regions.
Netherlands Economic Institute, August 1990.

Table 3

Distribution of major metropolitan areas by Member State

Country	Number of major metropolitan Areas	% of National population living in major metropolitan areas (1981)
Belgium/Luxembourg	4	69
Denmark	2	46
France	22	48
Germany	28	63
Greece	2	45
Ireland	1	40
Italy	17	46
Netherlands	4	44
United Kingdom	24	54
Spain	16	57
Portugal	2	60
EEC 12	122	53

Source: "Urban Problems and Regional Policy in the European Community", CEC/Reading University, 1988, p10.

Table 4 Urbanisation degree and urban growth

Countries	Urban population as a percentage of total population		Average annual growth rate (in percent)	
	1965	1988	1965-80	1980-88
Belgium	93	97	0,4	0,2
Denmark	77	86	1,1	0,3
France	67	74	1,3	0,5
Germany (F.R.)	79	86	0,7	0,1
Germany (D.R.)	73	77	(no figures available)	
Greece	48	62	2,0	1,3
Ireland	49	58	2,1	1,1
Italy	52	68	1,0	0,5
Luxembourg	(no figures available)			
Netherlands	86	88	1,2	0,5
Portugal	24	32	1,7	1,9
Spain	61	77	2,2	1,3
United Kingdom	87	92	0,5	0,4
Austria	51	57	0,8	0,6
Switzerland	53	61	1,0	1,3

Notes: The Growth Rates are calculated from the World Bank's estimates. Because of different national definitions of what is urban, cross-country comparisons should be interpreted with caution.

Source: World Development Report 1990, pp. 238-239 and 244-245

Table 5








FARMERS IN THE EC BY AGE GROUP IN PERCENTAGE

Age	Belgium	Denmark	Germany	Greece	Spain	France	Ireland	Italy	Lux.	Nlts.	Portugal	UK	EC12
under 45	33,4	29,4	33,4	21,0	20,6	25,3	24,7	18,9	28,4	31,7	25,0	26,5	22,7
45 - 55	30,6	24,4	35,0	25,7	27,7	26,3	24,7	25,4	26,7	28,2	25,6	25,0	26,9
55 - 65	27,2	26,4	25,6	26,6	28,1	33,1	28,3	30,3	25,6	27,7	24,8	27,4	28,7
over 65	8,8	19,7	6,2	26,6	23,5	15,2	22,3	25,4	19,3	12,4	24,6	21,0	21,7

Source : Eurostat and 1989, Agricultural Report of the Federal Government, Bonn.

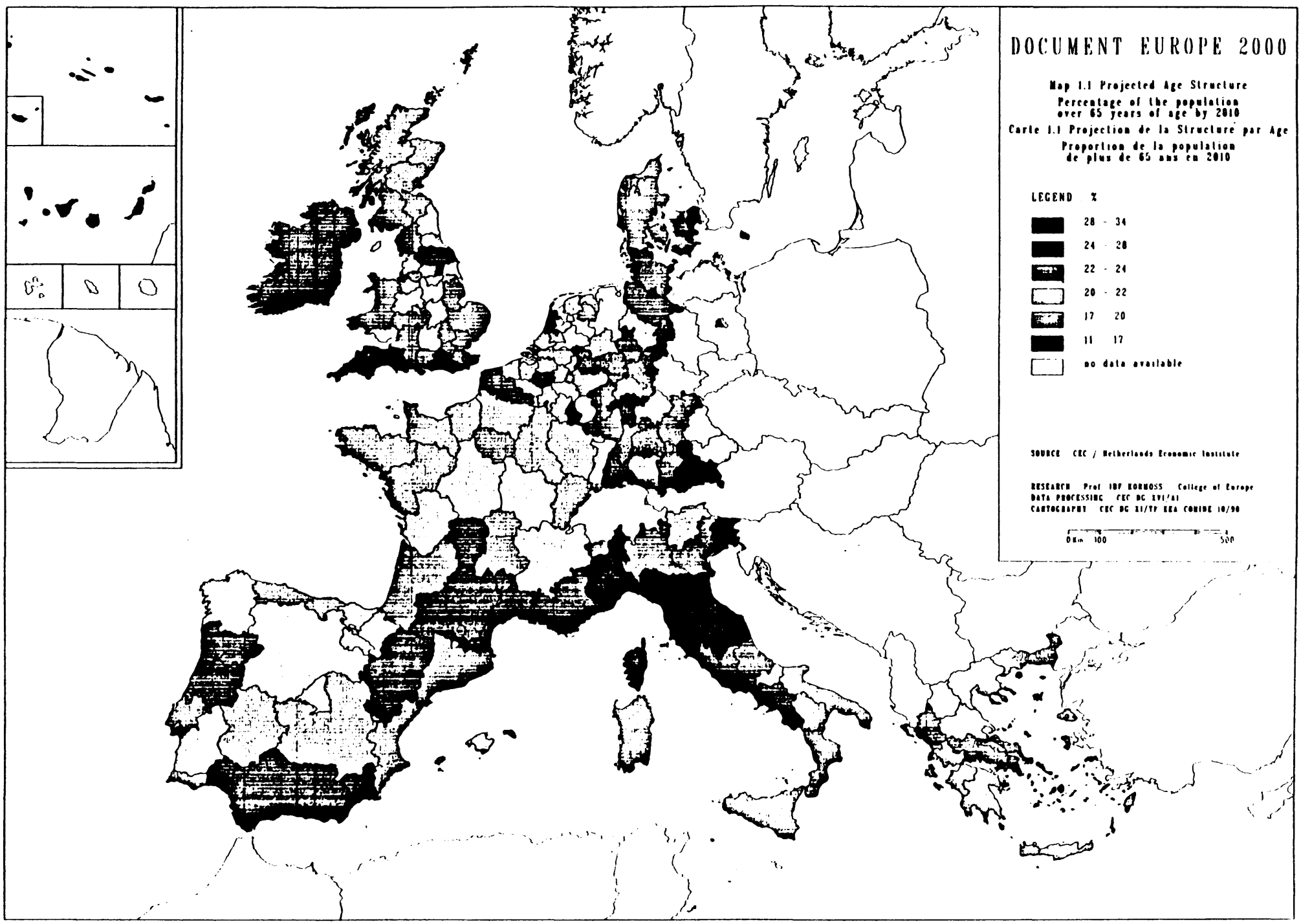
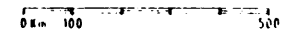
DOCUMENT EUROPE 2000

Map 1.1 Projected Age Structure
Percentage of the population
over 65 years of age by 2010
Carte 1.1 Projection de la Structure par Age
Proportion de la population
de plus de 65 ans en 2010

LEGEND	%
	28 - 34
	24 - 28
	22 - 24
	20 - 22
	17 - 20
	11 - 17
	no data available

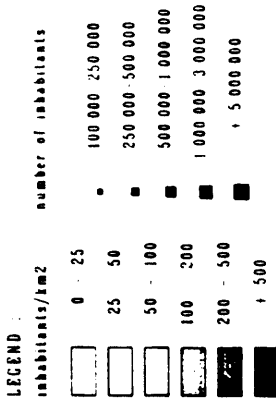
SOURCE CEC / Netherlands Economic Institute

RESEARCH Prof. IBF KORNHOS College of Europe
DATA PROCESSING CEC DG XVI/A1
CARTOGRAPHY CEC DG XI/TF BEA COMING 10/90



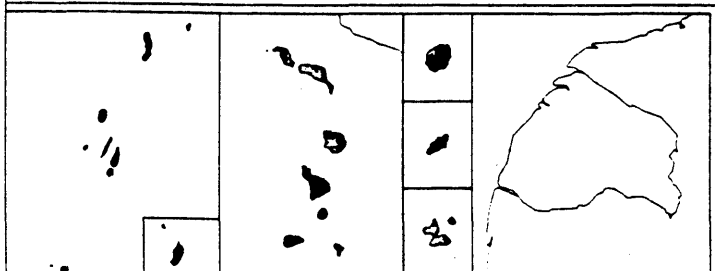
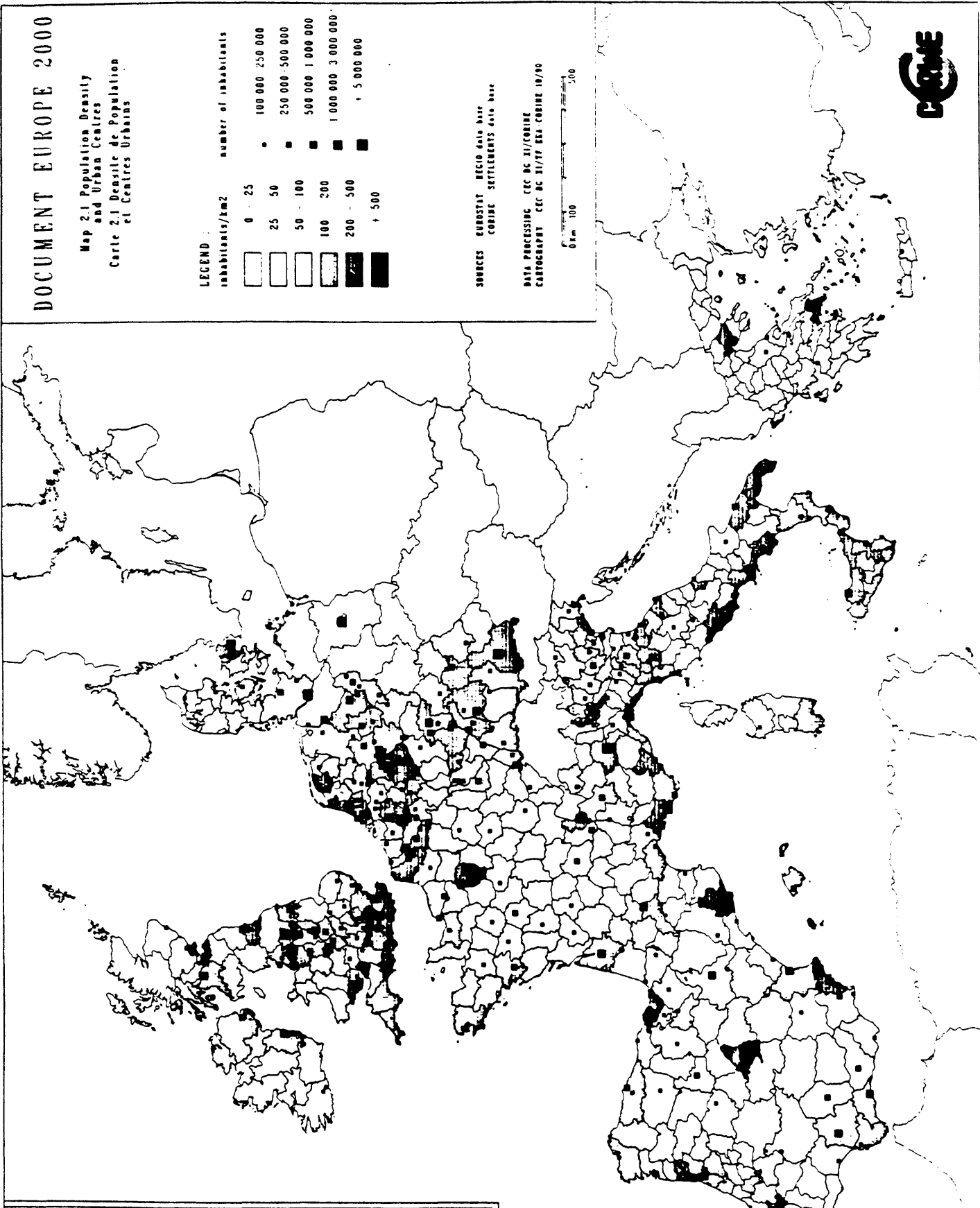
DOCUMENT EUROPE 2000

Map 2.1 Population Density
and Urban Centres
Carte 2.1 Densité de Population
et Centres Urbains



SOURCES EUROSTAT REGIO DATA BANK
CORINE SETTLEMENTS DATA BANK

DATA PROCESSING CEC DG XI/CORINE
CARTOGRAPHY CEC DG XI/TFI BSA CORINE 10/90



DOCUMENT EUROPE 2000

Border regions as defined in
Com C(90)1562/3 INTERREG

Les régions frontalières définies
dans COM C(90)1562/3 INTERREG

LEGEND :



Objective 1 areas



Objective 2 areas



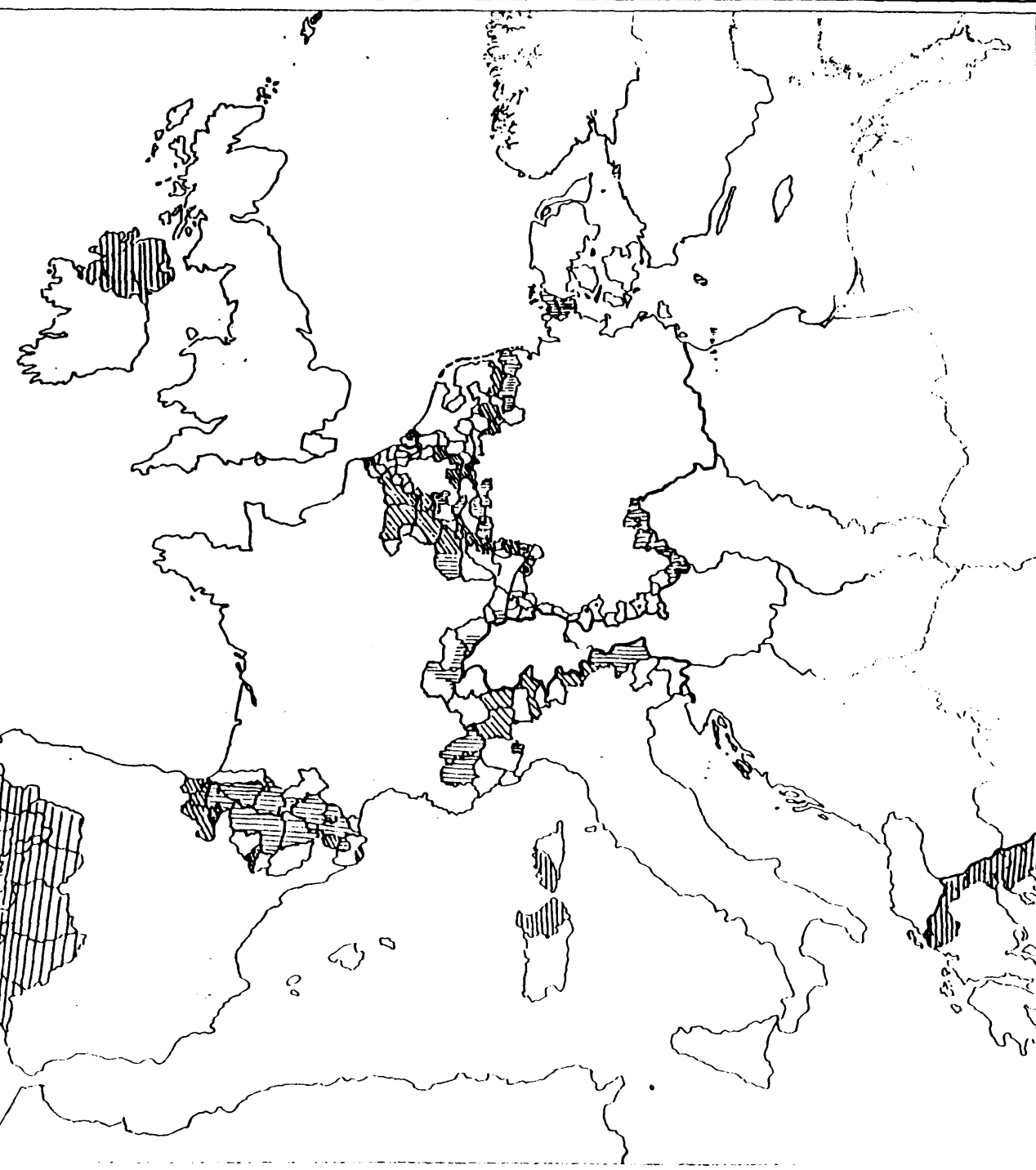
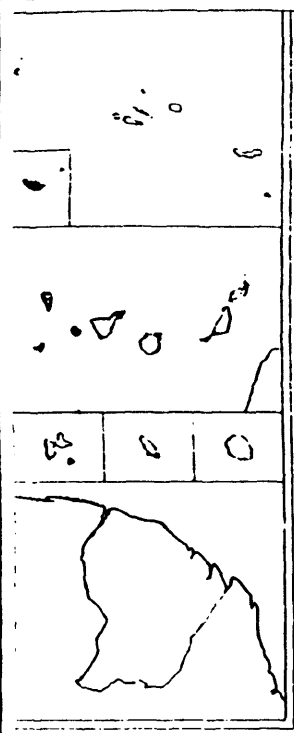
Objective 5b areas



Objective 2 and 5b areas

SOURCES : CEC DUKVI

DATA PROCESSING : IFC DC 1WE
GEOGRAPHY : IFC DC 1E7E LLA 001.01 10 90



001111270

DOCUMENT EUROPE 2000

Map 4. Air Transport
 Principal airports: aircraft movements, passengers and freight handled (1989)
 Carte 4. Transport Aérien
 Principaux aéroports: mouvements d'appareils, de passagers et le trafic de fret (1989)

LEGEND :

Type of passenger traffic

- Domestic
- International
- Direct Transit
- no data available

number of passengers (x 1 000 000)

1 5 10 25 50

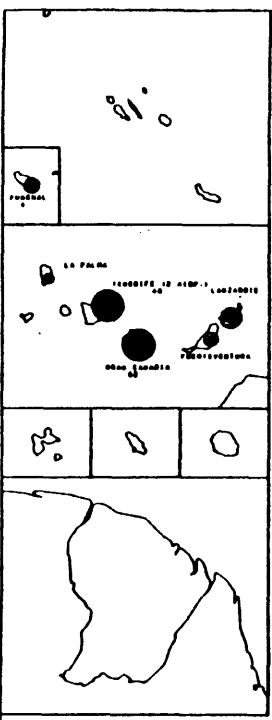
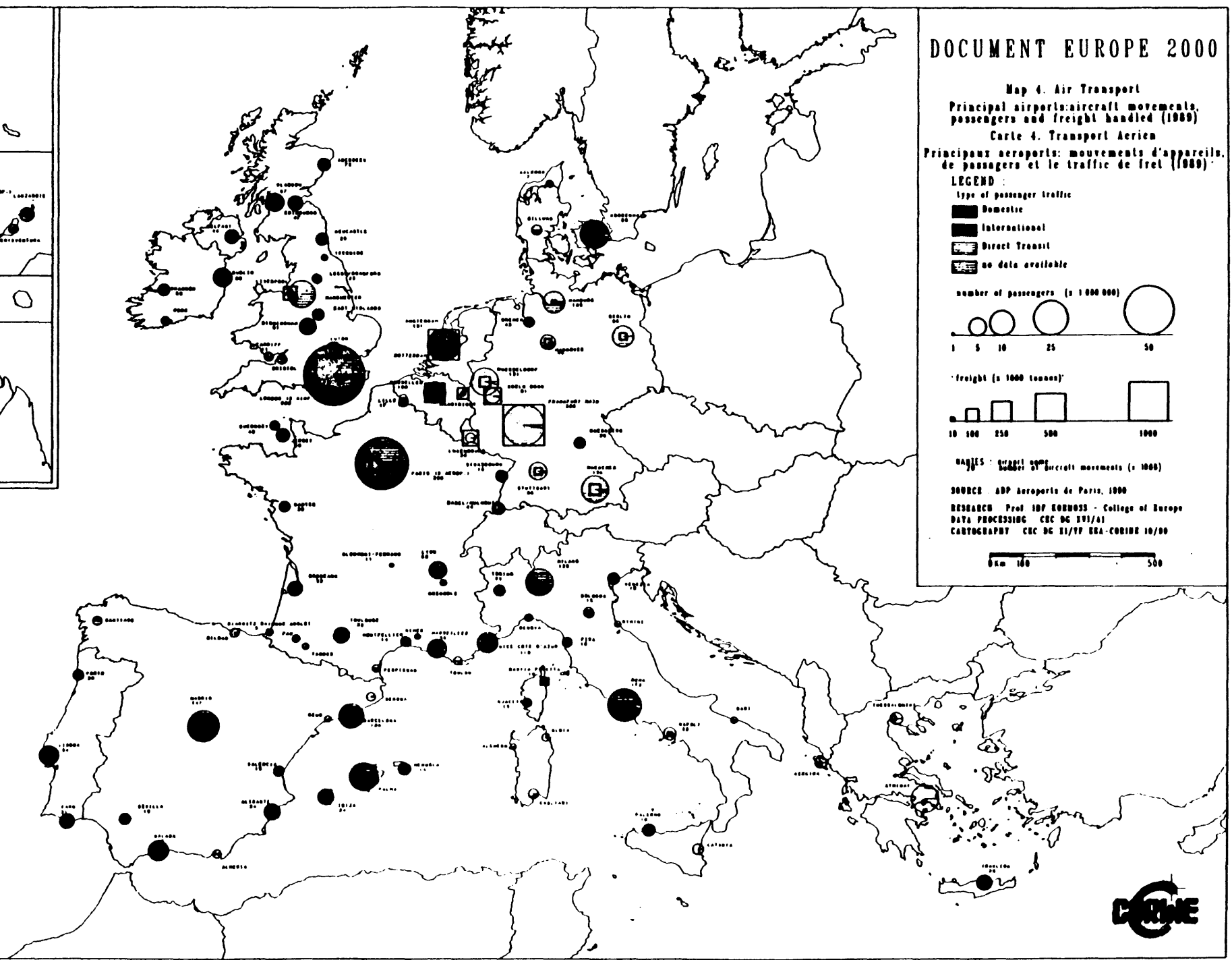
'freight (x 1000 tonnes)'

10 100 250 500 1000

MAPLES : airport name
 Number of aircraft movements (x 1000)

SOURCE : ADP Aéroports de Paris, 1990
RESEARCH : Prof. IOP BOBROSS - College of Europe
DATA PROCESSING : CEC DG XVI/A1
CARTOGRAPHY : CEC DG XI/TP ERA-CODIR 10/90

0 km 100 500



DOCUMENT EUROPE 2000

Map 7.1 Airborne Pollution
Oxidised sulphur deposition
by source (1988)

Carte 7.1 Pollution Atmosphérique
Depôts de SO₂ - anhydride
sulfure (1988)

LEGEND emitting countries

	Deutschland		United Kingdom
	France		Ireland
	Italia		Denmark
	Nederland		Lithuania
	Belgique/Belgie		España
	Luxembourg		Portugal
	Others		

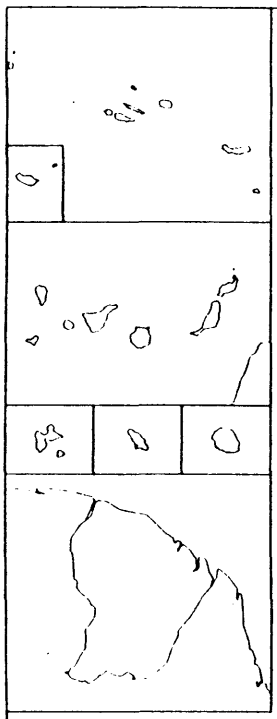
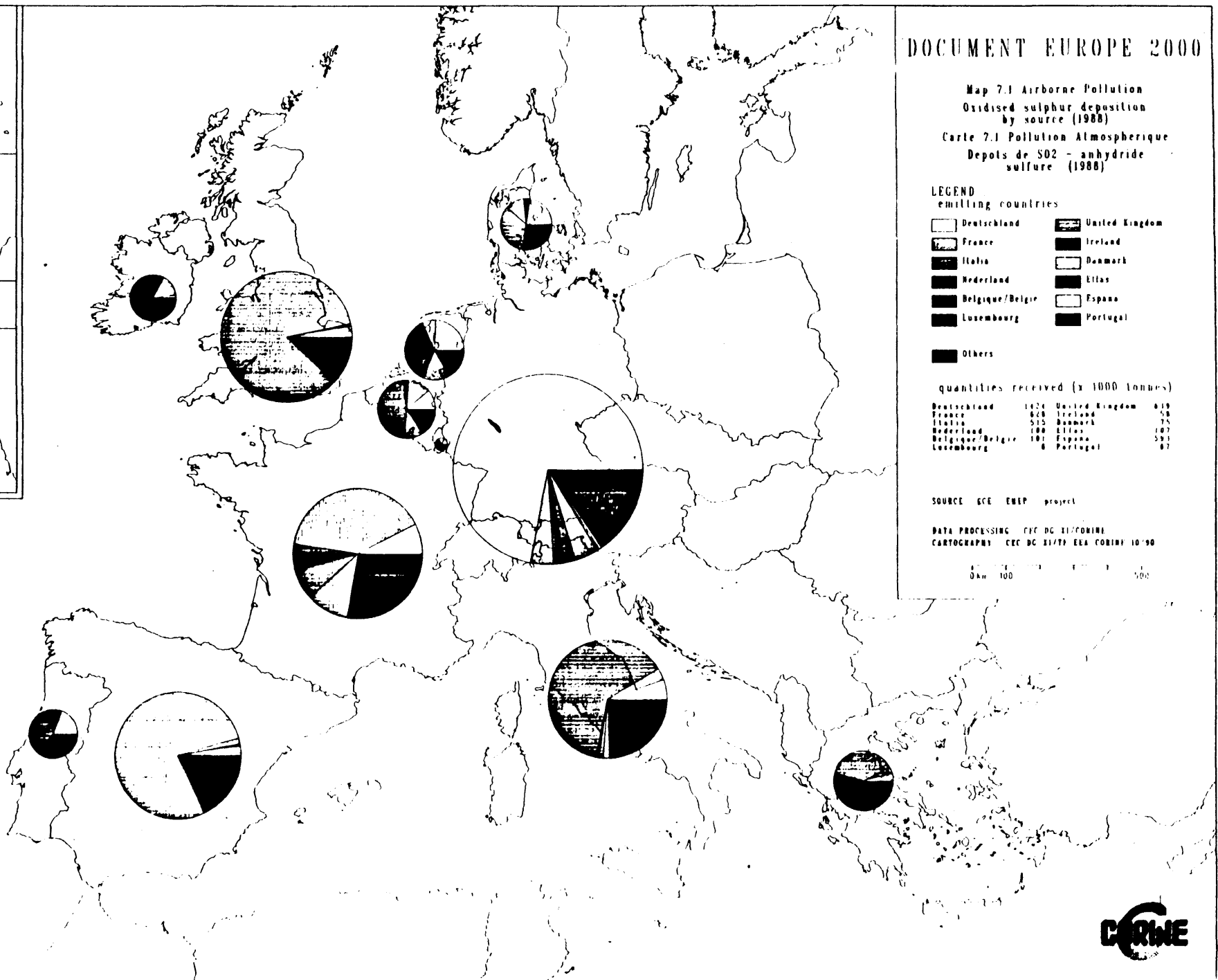
quantities received (x 1000 tonnes)

Deutschland	1424	United Kingdom	619
France	428	Ireland	58
Italia	515	Denmark	75
Nederland	100	Lithuania	127
Belgique/Belgie	101	España	581
Luxembourg	8	Portugal	87

SOURCE ECE EMEP project

DATA PROCESSING ECE DG XII/DM/1
CARTOGRAPHY ECE DG XII/72 EEA TORINO 10/90

0km 100 500

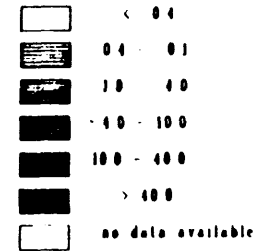


DOCUMENT EUROPE 2000

Map 7.2 Air Pollution
SO₂ emissions (1985)

Carte 7.2 Pollution de l'Air
Emissions de SO₂ (1985)

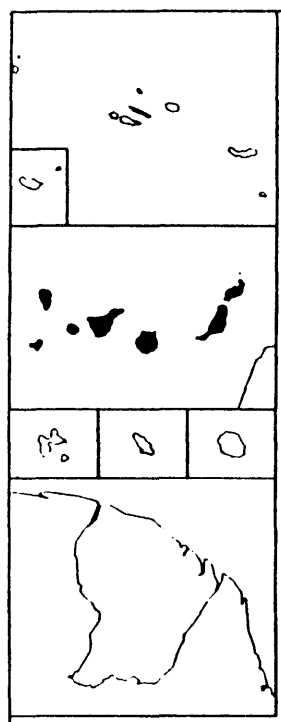
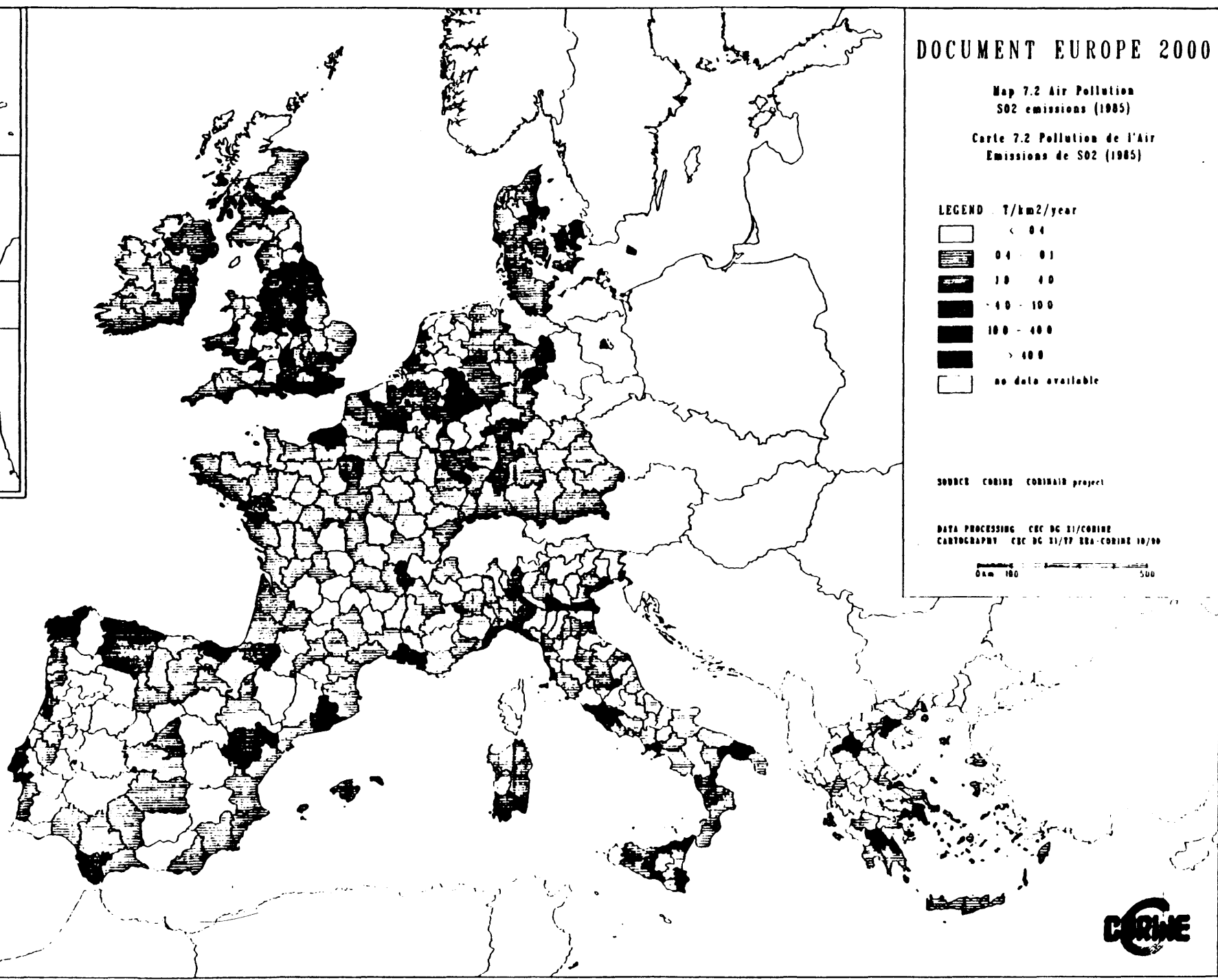
LEGEND $\mu\text{g}/\text{km}^2/\text{year}$



SOURCE CORINE CORINAID project

DATA PROCESSING: CBC DC XI/CORINE
CARTOGRAPHY: CBC DC XI/TF BSA-CORINE 10/88

0 km 100 500



ISSN 0254-1513

COM(90) 544 def.

DOCUMENTEN

NL

01

Catalogusnummer : CB-CO-90-579-NL-C
ISBN 92-77-66046-5

VERKOOPPRIJS	tot 30 blz.: 3,50 ECU	per 10 blz. meer: 1,25 ECU
--------------	-----------------------	----------------------------

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen
L-2985 Luxemburg