



MEGA ANTWERP

Ambities voor het Antwerpse

Deze brochure is een uitgave van o2 consult en Studiegroep Omgeving

Frank D'hondt: tekst, eindredactie en coördinatie
Pieter van den Broeck: tekst en redactie
Francisco Miranda: tekst en research
Dora Borghijs: vormgeving
Paul Wullaume: begeleiding

Contact o2 consult
Tel. +32 3 286.75.86
E-mail: info@o2consult.be
Website : www.o2consult.be

Contact Studiegroep Omgeving
Tel. +32 3 448.22.72
E-mail: info@studiegroepomgeving.be
Website: www.studiegroepomgeving.be

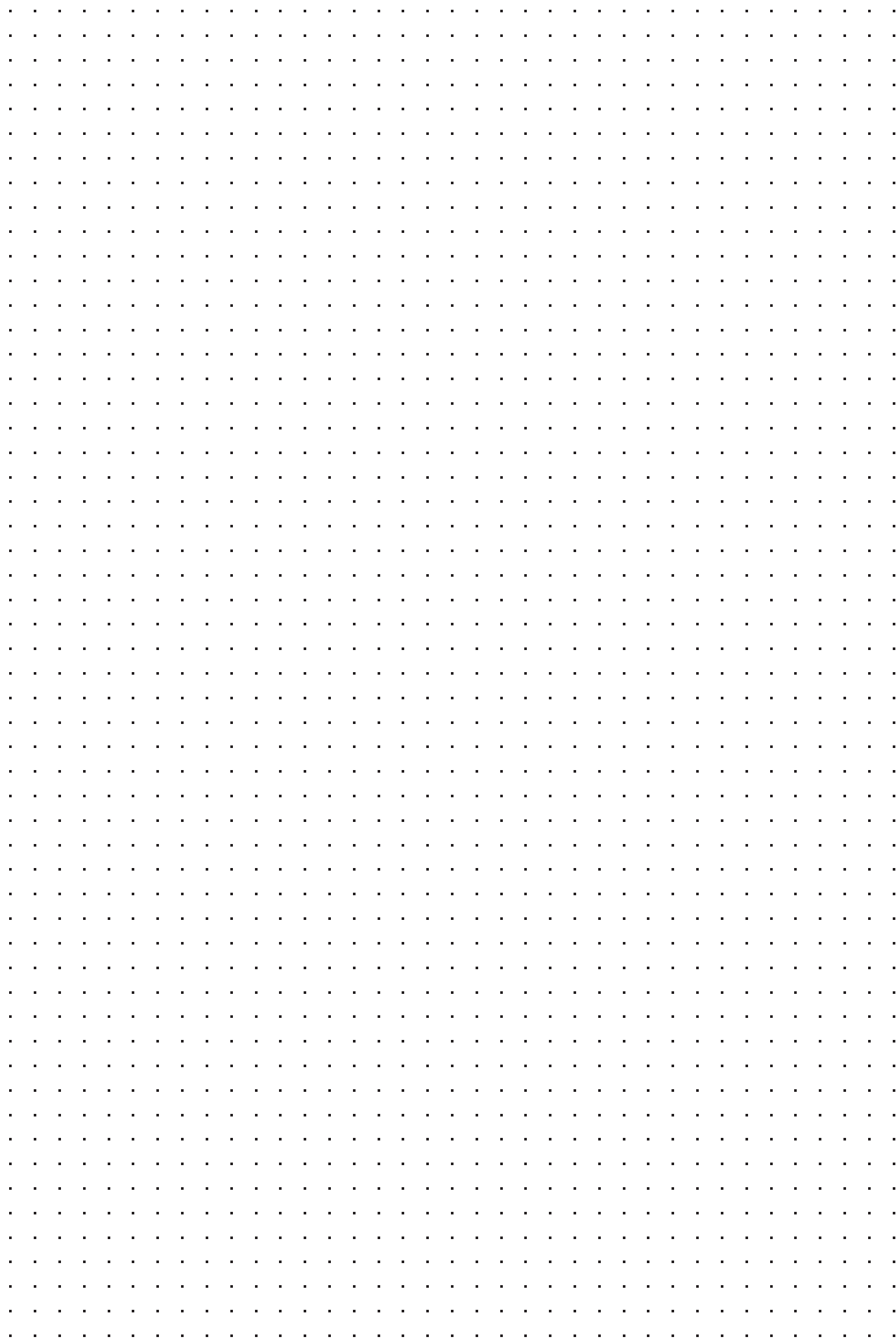
november 2005

Deze brochure is mede mogelijk gemaakt dankzij de financiële steun van het Vlaamse Stedenbeleid

Contactpersoon
Linda Boudry
Projectleider Stedenbeleid
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Markiesgebouw, kamer 645
Markiesstraat 1
1000 Brussel
Tel. +32 2 553.40.28
E-mail: info@thuisindestad.be
Website: www.thuisindestad.be

De brochure is in beperkte oplage gratis te bestellen bij Stedenbeleid en kan ook gedownload worden via www.thuisindestad.be.





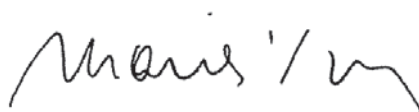
inhoud

voorwoord	5
01 inleiding	7
<ul style="list-style-type: none">▪ doel en status van de brochure▪ opbouw en leeswijzer	
02 uitdagingen	13
03 referentiesteden	21
<ul style="list-style-type: none">▪ keuze en verantwoording van referentiesteden▪ formelijke vergelijking van de referentiesteden▪ steekkaart per referentiestad▪ conclusies	
04 ambities	45
<ul style="list-style-type: none">▪ meerwaarden van MEGA-ambities▪ naar een grootstedelijke agenda	
05 uitleiding	57
bronnen	61

voorwoord

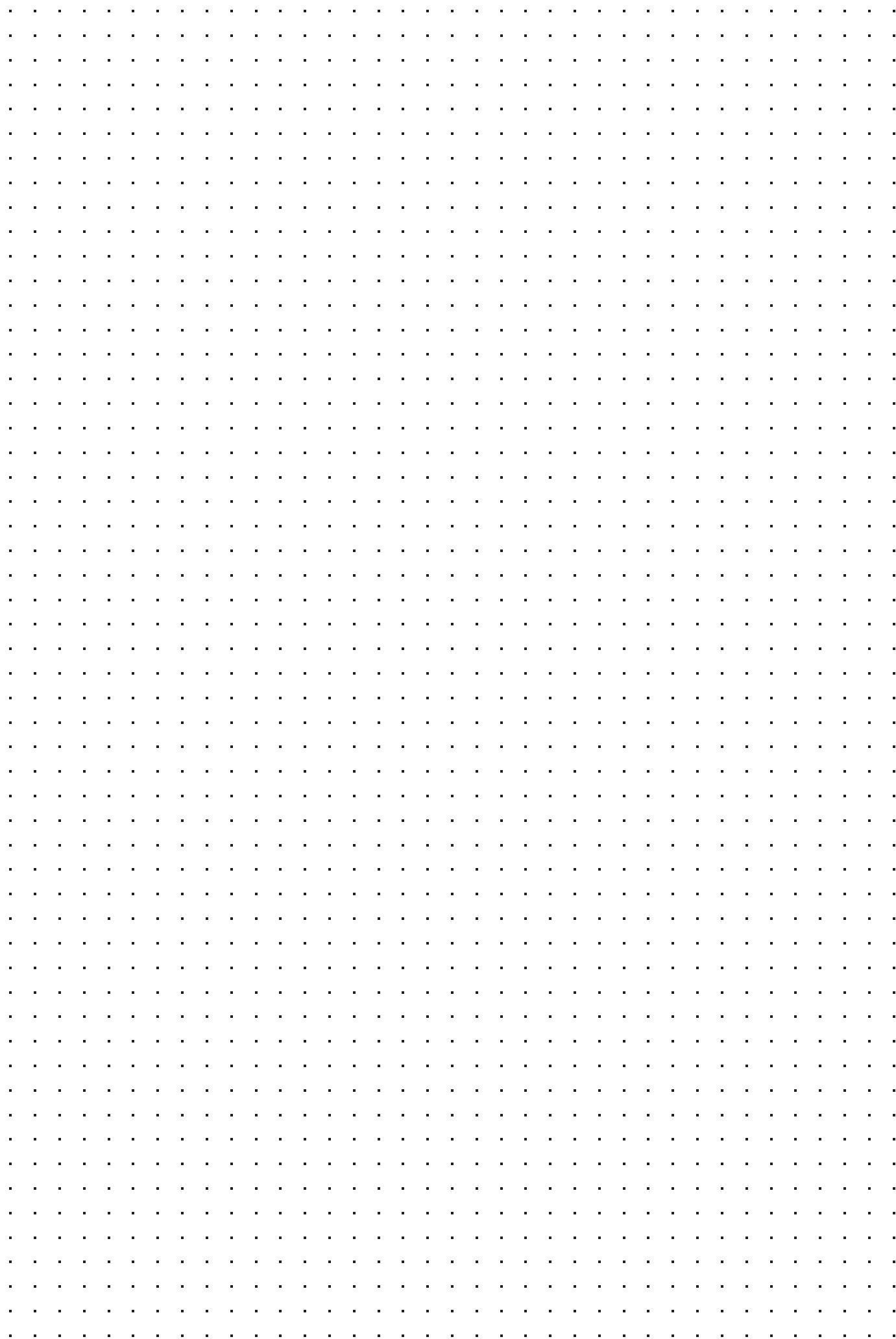
De stad en het stedelijk beleid winnen aan belang in Vlaanderen, mede dankzij het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Vlaamse stedenbeleid van de voorbije jaren. De grote Vlaamse kernsteden hebben de ontvolking kunnen keren. Maar terwijl Vlaanderen nog bezig is met een inhaalbeweging voor kernsteden, zijn andere Europese steden al lang bezig met een strategisch beleid voor de hele stedelijke regio. Als Vlaanderen wil meetellen in het koppeloton van Europese metropolitane regio's, dan moet het zijn ambitieniveau verruimen en verhogen tot de hele stedelijke regio rondom de kernsteden.

Antwerpen is een belangrijke Vlaamse testcase om dergelijke schaa sprong te maken. Het succes van de sprong kan wel inspirerend werken voor de Brusselse metropoolvorming, alsook voor andere Vlaamse steden zoals Gent als derde Vlaamse grootstad en hoeksteen van de Vlaamse Ruit. Die Vlaamse Ruit is op Europees niveau misschien wel hét schaalniveau om met andere Europese en mondiale metropolen te concurreren. Maar omdat we eerst moeten leren stappen om te kunnen lopen beginnen we met het stedelijk gebied van Antwerpen kernstad en randgemeenten. En omdat leren vaak een kwestie is van slim 'kopiëren', kijken we daarbij naar een aantal Europese referentiesteden, zodat kan geleerd worden van de manier waarop 'concurrenten' omgaan met stedelijke uitdagingen en ambities.



Marino Keulen

Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering



01 |

INLEIDING

doel en status van de brochure

MEGA Antwerp?

Om alle twijfels over vermeende grootsprakerigheid of expansieve geldingsdrang weg te nemen: 'MEGA Antwerp' staat voluit voor 'Metropolitan European Growth Area Antwerp'. Vrij vertaald gaat het om het Antwerpse als metropolitane groeiregio van Europees belang. MEGA is een term uit het Europese onderzoeksjargon, maar daarover verder meer.

ambities voor het Antwerpse?

In deze brochure worden de ambities verkend voor het Antwerpse, het gebied van stad én rand, gesublimeerd in de postindustriële raster- of netwerkstad. Daarin maakt het traditionele beeld van de centrumstad en de rafelige rand plaats voor een nieuw beeld van de centrumstad en randkernen als stedelijke stapstenen naar een volgende centrumstad, bv. Boom/Mechelen, Sint-Niklaas, Lier en zelfs - de grens over - Roosendaal en Breda.

We stellen vast dat het schaal- en beleidsniveau van de metropolitane regio volledig ontbreekt in Vlaanderen, in tegenstelling tot elders in Europa. De ambities voor het Antwerpse zijn dus tevens uitdagingen voor het Vlaamse beleidsniveau, dat met het instrument 'stedelijke afbakening' al over een instrument beschikt om aan grootstedelijk ruimtelijk beleid te doen. De voorstudie levert alvast sleutelkwesities op voor de Antwerpse ambities.

city-benchmarking

Doel van de brochure is om het Antwerpse te vergelijken met en te leren van enkele andere Europese stedelijke regio's. City Benchmarking heet dit met een dure term. Benchmarke is een methode om een functie, activiteit of bedrijfsproces van een organisatie te vergelijken met best practices van andere organisaties, in ons geval dus van de andere Europese stedelijke regio's. Deze vergelijking biedt een aangrijpingspunt voor de verbetering van de eigen prestaties.

Het 'presteren' van een stedelijke regio kan op drie fronten onderzocht worden:

- de hardware of de harde infrastructuur (wegen, gebouwen, voorzieningen);
- de software of het gebruik van de stedelijke infrastructuur (inclusief bv. het culturele en sociale leven);

- de orgware of de organisatie en beheer van het stedelijke functioneren (inclusief het politieke en participatieve gebeuren).

Een benchmarkingstudie zou dus op die drie fronten een internationale positionering van het Antwerpse moeten nagaan. Aangezien er in de mondiale netwerkeconomie geen grenzen meer zijn, zou niets minder dan 'de wereld' het actieterrain moeten zijn van de benchmarking. Zeker gelet op de rol van Antwerpen als wereldhaven is het aangewezen om na te gaan waar stad en stedelijke regio zich positioneren tussen andere wereldsteden. Vraag is trouwens of er naast de wereldhaven wel (nog) sprake is van een wereldstad? En zo niet, of dit wel de ambitie moet/kan zijn? De ambitie van deze brochure is om de belangstelling te wekken voor een dergelijke benchmarking. Belangstelling van zowel publieke beleidsmakers als van andere sleutelactoren die bepalend zijn voor de huidige en toekomstige ontwikkeling van het Antwerpse. De brochure is dus bedoeld als smaakmaker. De polsstok van de brochure is beslist veel minder hoog dan deze die nodig is voor de beoogde benchmarkingstudie. Er worden maar enkele en uitsluitend Europese referentiesteden gekozen om het Antwerpse mee te vergelijken. Er wordt ook maar een beperkt aantal onderwerpen gekozen om te vergelijken. Wel wordt een evenwicht nagestreefd tussen minstens de hardware en de orgware van de stedelijke gebieden, soms met een knipoog naar geslaagde software acties (sociaal, cultureel).

afbakingsproces grootstedelijk gebied Antwerpen

De brochure is een uitloper van de opdracht van het Vlaamse gewest om een voorstudie te maken over de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van het grootstedelijk gebied Antwerpen, met een voorstel van stedelijke grenslijn⁽¹⁾. Deze grenslijn markeert dan het verschil tussen een actief stedelijk gebiedbeleid aan de binnenkant van de grenslijn en een actief buitengebiedbeleid aan de buitenkant van de grenslijn. Er is in het kader van deze voorstudie ook gepeild naar de ambities van de betrokken actoren, alsook naar de kansrijke onderwerpen voor grootstedelijke samenwerking. Meerdere sleutelactoren uitten de wens om het Antwerpse duidelijker of sterker op de Europese kaart te zetten. Met deze brochure wordt alvast een eerste verkenning ondernomen.

ambitieuze Vlaamse steden

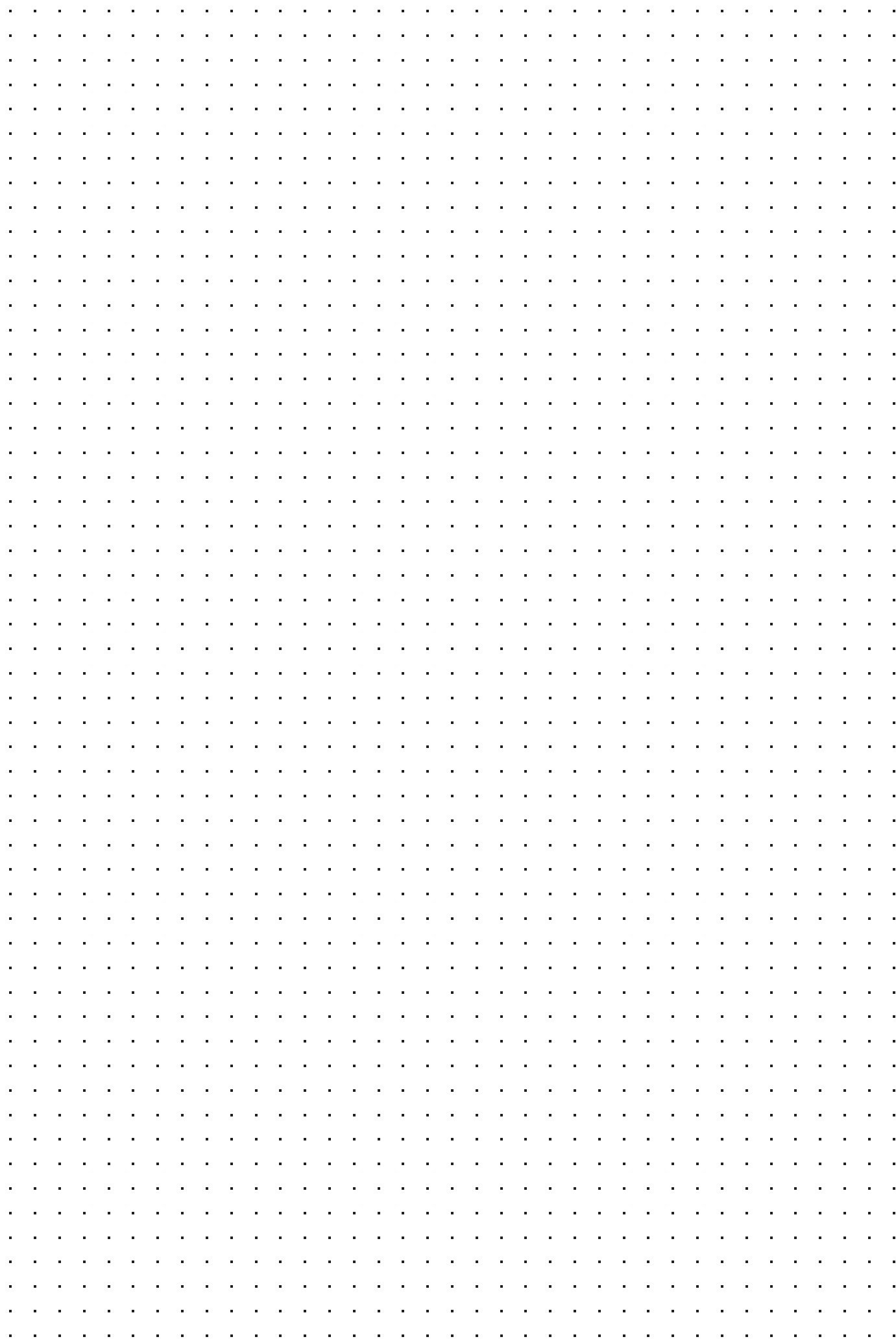
Een sterke Antwerpse metropolitane regio hoeft niet en mag niet ten koste gaan van andere Vlaamse steden, wel integendeel. Het Antwerpse maakt immers deel uit van een sterk verstedelijkt Vlaanderen en bij uitbreiding van de Noordwest-Europese stedelijke delta, met de Randstad, Rijn-Ruhr en de Vlaamse Ruit als stedelijke zwaartepunten. De nood aan complementariteit en samenwerking dringt zich steeds meer op. Ambities

⁽¹⁾ voor stand van zaken consulteer www.ruimtelijkeordering.be

van de samenstellende stedelijke regio's moeten elkaar versterken in plaats van elkaar tegen te werken. Ondanks de bescheiden opzet van deze brochure wordt echter niet enkel gemikt op de doelgroep van Antwerpse 'insiders'. We hopen ook een gevoelige snaar te raken bij andere Vlaamse steden en bij beleidsmakers op Vlaams niveau. Een stedelijke regio op de kaart zetten kan immers alleen maar lukken door bundeling van krachten op alle relevante beleidsniveaus, van lokaal tot Europees. Door de brochure ook in het Engels uit te geven wordt bovendien gemikt op weerklank in het buitenland, en meer in het bijzonder bij de sleutelactoren van de referentiesteden. De paradox van de Europese stedenstrijd is immers dat samenwerking met de concurrenten deel moet uitmaken van het strijdplan. Enkel door samenwerking kunnen de Europese steden - misschien op Londen en Parijs na - een plaats van betekenis behouden of heroveren op de wereldkaart. Dit brengt ons bij de ultieme ambitie: lokale actoren zowel regionaal als internationaal 'doen' samenwerken om de concurrentiekracht van het Antwerpse op duurzame wijze te versterken. De brochure is daartoe een oproep.

opbouw en leeswijzer

In het hierna volgende hoofdstuk 2 worden de 'uitdagingen' voor het Antwerpse verder aangescherpt. Recent Europees onderzoekswerk vormt daarbij een belangrijke achtergrond. In het hoofdstuk 3 'referentiesteden' wordt de keuze van de referentiesteden verantwoord, worden de steekkaarten van de gekozen steden gepresenteerd en worden enkele conclusies getrokken uit de onderlinge vergelijking. In het hoofdstuk 4 'ambities' worden de meerwaarden van een grootstedelijke beleidsaanpak voor het Antwerpse verkend, geïnspireerd door zowel het stedelijk afbakeningsproces als de buitenlandse succesverhalen. Als uitgeleide wordt in hoofdstuk 5 een mogelijke agenda meegegeven voor het Antwerpse om van potentiële MEGA naar sterke MEGA door te groeien. In het slothoofdstuk worden de gebruikte bronnen opgelijst, tevens een dienstverlening voor wie zich in de materie verder wil verdiepen of gewoon een virtuele ronde wil maken langs de Europese referentiesteden.



02 |

UITDAGINGEN



1. Europa bij nacht

2. bereik van haven van Antwerpen

‘Antwerpen is de max!’ zo blokletterde de weekendbijlage *Vacature* op zaterdag 13 maart 2004. Ook *Newsweek* en het meest recent nog *The New York Times* wijdden speciale bijdragen aan Antwerpen als ‘European hot spot’⁽²⁾. Het hippe karakter van Antwerpen wordt dan vooral toegeschreven aan de modescène en het (nachtelijke) clubcircuit. *Vacature* zag het gelukkig iets breder. Deze krant heeft vijf weken lang gepeild naar de troeven die de Vlaamse centrumsteden in huis hebben om de talentcentra van de toekomst te worden. Volgens de Amerikaanse econoom Richard Florida moeten bedrijven zich immers vestigen in steden waar talent goed gedijt. En Antwerpen is zo’n stad, aldus *Vacature*. Dat moet toch blijken uit de top vijf van de Vlaamse talentcentra met hun scores op elk van de drie ‘Florida-indicatoren’, te weten: technologie, talent en tolerantie⁽³⁾. Voor alle duidelijkheid, Brussel is niet in het onderzoek(je) betrokken. Bovendien is geen vergelijking gemaakt met andere Europese of wereldsteden, wat de ‘koppositie’ van Antwerpen in een relatief daglicht stelt. Komt daar nog bij dat niet iedereen overtuigd is van het belang van technologie, talent en tolerantie als de meest doorslaggevende succesfactoren voor stedelijke ontwikkeling. Toch loont het de moeite waard om met de Florida-analyse rekening te houden bij de visievorming over de internationale profilering van het Antwerpse. Kernvraag daarbij is of het Antwerpse, het grootstedelijk gebied van kernstad en randgemeenten, positief kunnen bijdragen tot het behoud en de versterking van de internationale positie van de kernstad.

Dat Antwerpen wereldleider is in diamant en wereldspeler is op het vlak van mode en nachtleven is een puike prestatie, maar volstaat dat om het Antwerpse te laten fonkelen in de enorme stedenzee van de Noordwest-Europese delta en bij uitbreiding heel Europa? In deze gigantische stedelijke nevel, met meer dan 30 miljoen inwoners één der grootste stedelijke concentraties ter wereld, is de concurrentie om bewoners en investeerders erg hard. Er staan genoeg kandidaten klaar om de plaats van een historische metropool als Antwerpen zonder schaamrood over te nemen. De Antwerpse halte op het toekomstige Hoge Snelheidsnet van de Noordwest-Europese delta is zeker een troef, maar is dat voldoende om een hele stedelijke regio op te krikken tot op Europees niveau?

Ongetwijfeld de grootste economische troef van Antwerpen is de haven, die dankzij een volgehouden inspanning van overheid en bedrijfsleven uitgegroeid is tot mainport of wereldhaven. De recente opening van het nieuwe Deurganckdok, met bijna 5 km nieuwe containerkaden, toont aan dat de ambities hoog pieken om mee te blijven spelen op de wereldmarkt van containeroverslag. Maar opnieuw stelt zich de vraag of een wereldhaven automatisch een garantie biedt voor een wereldstad. Is Antwerpen, ondanks haar rijk verleden, niet eerder een wereldhaven met een Europese provinciestad?

In hun toonaangevende studie over de positie van de Europese steden klasseerden Klaus Kunzmann en Michael Wegener Antwerpen in de laagste categorie, namelijk die van ‘stad van Europees belang’, en meer bepaald als ‘havenstad’, samen met o.a.

⁽²⁾ ‘The medieval-era Flemish port has emerged the top stop on the clubbing circuit and an avant-garde fashion capital.’ *Going to Antwerp*, door Seth Serwood, *The New York Times*, July 3, 2005

⁽³⁾ zie daarvoor zijn internationale bestseller ‘*The Rise of the Creative Class*’ of www.richardflorida.com



1. ESPONkaart FUAs
2. ESPONkaart MEGAs outside Pentagon

Liverpool, Genua en Marseille. Hun analyse luidde 14 jaar geleden dat 'alle Europese havensteden te kampen hebben met structurele achteruitgang door ingrijpende wijzigingen in (transport)technologie en samenleving. Enkel Rotterdam heeft weten stand te houden dankzij de strategische ligging en toegankelijkheid voor de grootste zeeschepen. Havens als Antwerpen, Bremen, Duisburg en Hamburg hebben volgens Kunzmann en Wegener een tijdelijke inzinking gekend maar lijken nu - anno 1991 - weer te herstellen. Een belangrijke succesfactor is ongetwijfeld de verbetering van de achterlandverbindingen, maar evenzeer het specialiseren in unieke marktsegmenten.' Hoewel er in de voorbije 14 jaar al heel wat gebeurd is, blijkt de negatieve beeldvorming van een stad in de schaduw van een milieubelastende (wereld)haven langer stand te houden dan de werkelijkheid.

En dat het daarbij niet enkel om negatieve beeldvorming gaat, blijkt helaas ook uit de vele internationale city rankings, waarin bijna steeds - en gelukkig maar - Brussel terug te vinden is tussen vergelijkbare steden als Zürich, Stockholm, Amsterdam en Düsseldorf, maar waarin het vruchteloos speuren is naar een hit voor Antwerpen. Het belang van dit soort hitlijsten is bijzonder relatief, maar feit is wel dat vele andere steden deze lijstjes gebruiken om zich beter in de wereldkijker te werken, en daar soms heel goed in slagen, zoals het voorbeeld van Bilbao ons recent geleerd heeft.

Een meer wetenschappelijke en beleidsrelevante stedentypologie is deze van ESPON, het European Spatial Observatory Network, dat enkele jaren geleden is opgericht met EU-middelen. Zopas is het eindrapport uitgebracht met betrekking tot de potenties voor polycentrische ontwikkeling in Europa⁽⁴⁾. In dit ESPON-rapport is een typologie opgesteld van Functional Urban Areas (FUAs). Een FUA bestaat uit een stedelijke kern (met minimaal 15.000 inwoners) en een ermee samenhangende stedelijke regio (met minimaal 50.000 inwoners). Over heel Europa (29 landen) zijn er ca. 1600 dergelijke FUAs geïdentificeerd. Samen vormen deze FUAs een enorme zee van steden of in Europees jargon: een potentieel polycentrisch stedennetwerk. De sterkste FUAs zijn gelabelled geworden als Metropolitan European Growth Areas (MEGAs). Dit gebeurde volgens hun Europese functionele betekenis op het vlak van bevolkingsaantal, transport, toerisme, industrie, kennis, bestuur en administratie. Er zijn 76 dergelijke MEGAs geselecteerd (zie figuur 2). Daarenboven is het zogenaamde 'Pentagon' aangeduid. Het Pentagon is het Europese economische kerngebied met Londen, Parijs, Milaan, München en Hamburg als de hoekpunten. De Europese doelstelling om polycentraliteit te bevorderen heeft precies te maken met het streven naar een betere balans tussen steden die binnen en buiten het Europese Pentagon zijn gelegen.

De FUA Antwerpen vervult als mainport een belangrijke positie voor het Pentagon, en dus per definitie ook voor heel Europa. Ondanks de tegenvallende mondiaal gewogen score van Antwerpen, kan het Antwerpse er alvast prat op gaan opgenomen te zijn in de

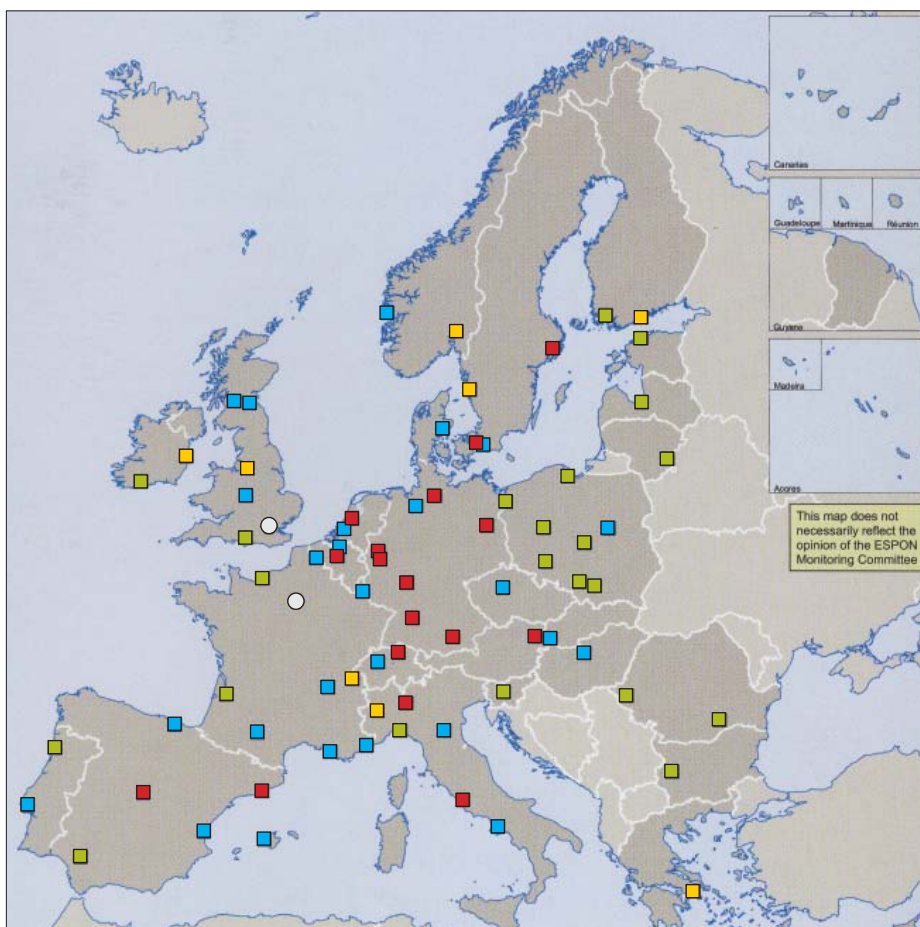
⁽⁴⁾ De ESPON-rapporten zijn voor iedereen toegankelijk via het internet: www.espon.lu

selectieve lijst van MEGAs. Meer verrassend is de conclusie van de onderzoekers om de MEGA Antwerpen 'slechts' te beschouwen als een 'potential MEGA', een potentiële metropolitane Europese groeiregio.

Binnen het Pentagon moet Antwerpen dus de harde concurrentie zien te weerstaan van heel wat hoger geklasseerde en nabijgelegen MEGAs waaronder Londen, Parijs, Brussel, Amsterdam en Keulen (niet toevallig de haltes op de HSL-ruggegraat). Binnen de categorie van potentiële MEGAs strijdt Antwerpen met nabije steden als Rotterdam en Lille.

classificatie van MEGAs volgens ESPON

- global city
- european engine
- strong MEGA
- potential MEGA
- weak MEGA



classificatie van de 76 MEGAs volgens ESPON

global cities:

largest and most competitive urban systems with high connectivity

Paris and London

European engines:

often large, highly competitive, possessing strong human capital and good accessibility

*location inside the pentagon:
Munich, Frankfurt, Milan, Hamburg, Brussels, Stuttgart, Zurich, Amsterdam, Düsseldorf, Cologne*

*location outside the pentagon:
Madrid, Rome, Copenhagen, Berlin, Barcelona, Stockholm, Vienna*

strong MEGAs:

cities relatively large, competitive and often possessing strong human capital

Helsinki, Manchester, Athens, Dublin, Gothenburg, Turin, Geneva, Oslo

potential MEGAs:

smaller, with lower competitiveness, more peripheral and often having weaker human capital than strong MEGAs

capital cities:

Warsaw, Budapest, Prague, Lisbon

non-capital cities:

Lyon, Antwerp, Rotterdam, Malmö, Marseille, Nice, Naples, Bremen, Toulouse, Lille, Bergen, Glasgow, Edinburgh, Birmingham, Luxemburg, Palma de Mallorca, Bologna, Valencia, Bilbao, Aarhus, Bern

weak MEGAs:

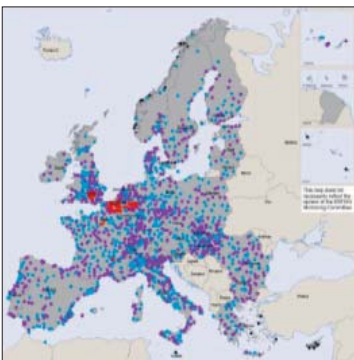
often smaller, less competitive, more peripheral and have lower human capital figures than potential MEGAs

Bordeaux, Le Havre, Genoa, Bucharest, Tallinn, Sofia, Seville, Porto, Ljubljana, Katowice, Vilnius, Krakow, Riga, Gdansk-Gdynia, Wroclaw, Bratislava, Poznan, Lodz, Szczecin, Timisoara, Valetta, Turku, Cork, Southampton/Eastleigh



1. ESPONkaart 45' isochronen rondom MEGAs

2. ESPONkaart PUSHarea's



Dit brengt ons terug naar het concept van de Noordwest-Europese delta waarin Antwerpen op relatief korte afstand af te rekenen heeft met een 7-tal andere MEGAs. Daarvan zijn er 5 veel hoger en 2 op vergelijkbaar niveau geplaatst door de Europese onderzoekers. Antwerpen en Rotterdam blijken aan elkaar gewaagd qua metropolitane sterkte, maar hebben af te rekenen met sterke concurrentie van enerzijds Brussel en Amsterdam als meest nabije steden in de lage landen, Düsseldorf en Keulen in het Rhein-Ruhr-gebied, en natuurlijk Londen en Parijs. Bovendien zit Lille duidelijk in de lift, mede dankzij de belangrijke HSL-knooppuntfunctie, waar geleidelijk aan ook alle andere genoemde steden op worden aangetakt. De vraag wordt al langer gesteld of deze stedelijke regio's niet veroordeeld zijn tot samenwerking, tot een vorm van complementariteit in het aanbieden en aantrekken van stedelijke functies, diensten en kwaliteiten. In het ESPON-rapport is studie verricht naar de mate van overlap van MEGAs, gebaseerd op een 45' isochroon rondom de MEGAs, dit is de zone die binnen 45' rijafstand ligt. In de NW-Europese delta is zowat de grootste overlap te vinden. Toegepast op MEGA Brussel - een Europese motor! - levert de 45' isochroon een stedelijke functionele regio op dat door de ESPON-onderzoekers is getypeerd als een Polycentric Integration Area (PIA). In deze PIA is niet enkel de hele Vlaamse Ruit opgenomen, maar ook de zogenaamde Waalse driehoek (Brussel-Namen-Bergen). De ESPON-onderzoekers onderscheiden bovendien European Border Regions of grensoverschrijdende PIAs. Ook hier valt het Antwerpse in de 'prijzen', met op korte (tijd)afstand steden als Breda, Roosendaal en na realisatie van de HSL zelfs Rotterdam (allen binnen de 45' isochroon). De Tweede Benelux Structuurschets reikt met concepten zoals de Belgische Diabolo (Vlaamse Ruit + Waalse Driehoek) en de Benelux noordzuid as (Randstad + Belgische Diabolo) al een tijdje het juiste beleidskader voor, maar het zijn de stedelijke regio's zelf die de inter- en intrastedelijke samenwerking zullen moeten waarmaken.

Laten we nog even teruggaan naar de classificatie van het Antwerpse in de lijst van 76 MEGAs. Het slechte nieuws is dat de Antwerpse metropool niet als een "Strong MEGA" wordt gezien, ondanks de onmiskenbare troeven van haven, diamant, mode en nachtleven. Het goede nieuws is dat het ook geen "Weak MEGA" is of meer is. Het Antwerpse is er dus duidelijk op vooruitgegaan in vergelijking met de vroegere waardering van Kunzmann en Wegener. Het beste nieuws is misschien wel dat het Antwerpse als een "Potential MEGA" wordt beschouwd. Dit suggereert dat het beleid met betrekking tot deze regio het verschil kan maken tussen Weak of Strong MEGA. Deze vaststelling bevestigt de noodzaak van een intensieve benchmarking van het Antwerpse ten aanzien van andere Europese stedelijke regio's, en meer in het bijzonder de concurrent-MEGAs, waarvan sommige dus ook partner-MEGA kunnen worden.

Om de analyse en de conclusie in populaire voetbaltermen uit te drukken: het Antwerpse heeft de potentie om in de European Champions League mee te spelen - of toch

minstens de Liga van sterke MEGAs - maar dient daartoe nog een paar voorrondes af te werken (en een aantal andere potentiële MEGAs te passeren). Om deze ambitie/droom te realiseren moeten een aantal randvoorwaarden worden vervuld:

- investeren in nieuwe sterke spelers (naast de huidige sterspelers haven, diamant, mode en nachtleven);
- investeren in een goede coaching en management (het streven naar een nieuw soort 'metropolitan governance' voor MEGA Antwerp, maar ook een sterk stedelijk bestuur en een sterke planningsdienst);
- investeren in een goede infrastructuur (de hardware van het Antwerpse opkrikken en op peil houden, niet enkel autowegen maar ook bv. openbaar vervoer);
- investeren in een goede communicatie en marketing (permanente dialoog opzetten met de bewoners en de gebruikers van de stedelijke regio, maar samenwerking tussen stad en rand, samenwerking met andere steden binnen bv. Vlaamse Ruit/ Belgische Diabolo of Rijn-Schelde Delta);
- last but not least het aantrekken van risicodragende investeerders om alle voorgaande voorwaarden te kunnen vervullen (oa. door gericht gebruik te maken van Europese, federale en gewestelijke subsidies, naast de eigen stedelijke en private middelen).

In het hoofdstuk 'Ambities' worden deze uitdagingen vertaald in ambities. Als tussenstap willen we ons een beeld kunnen vormen van hoe andere Europese steden omspringen met de uitdagingen. Het Antwerpse wordt vergeleken met een 6-tal andere Europese MEGAs. Er is gekozen voor 1 of meer steden in elke categorie, op die van Londen en Parijs na, die als het ware 'hors categorie' zijn. Voor elk van de geselecteerde referentiesteden is een aantal kenmerken en relevante plannen en initiatieven in beeld gebracht.

03 | REFERENTIESTEDEN

Keuze en verantwoording van referentiesteden

Belangrijke criteria bij de selectie van referentiesteden zijn:

- de geografische spreiding over Europa
- steden uit (bijna) elke categorie van de MEGA classificatie van het ESPON
- een manifeste beleidsdrang om de stad en/of stedelijke regio te vernieuwen
- een zeker metropolitaan karakter, met uitsluiting van de grote Europese metropolen zoals Londen, Parijs en Frankfurt.

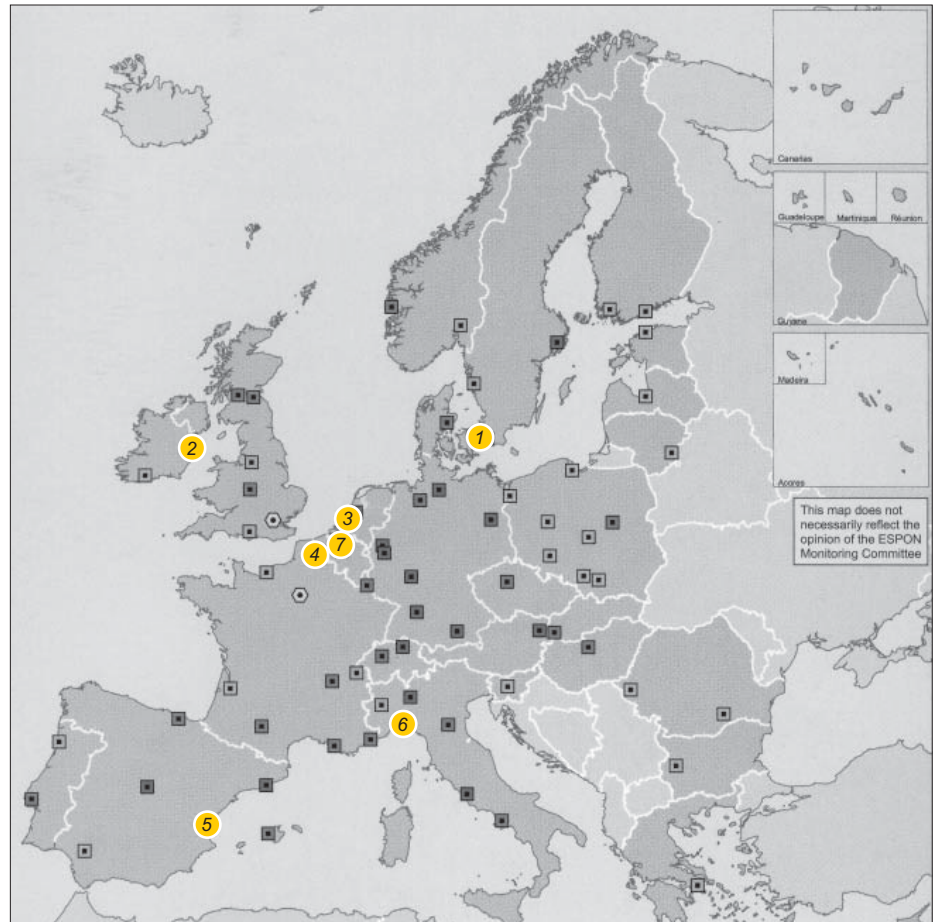
Kopenhagen, Dublin, Rotterdam, Lille, Valencia en Genua zijn de gekozen referentiesteden. Voor deze steden is een steekkaart opgemaakt. Ook voor Antwerpen is een steekkaart gemaakt. Voor Antwerpen worden vooral de al besliste strategische projecten voor de kernstad in beeld gebracht. De potentiële strategische projecten voor het metropolitane gebied van het Antwerpse worden daarna voorgesteld in het hoofdstuk 'Ambities'.

Het gaat dus om een zeer beperkte selectie, opgevat als een voorproefje van een diepgaander benchmarking studie.

Voor de verantwoording van de referentiesteden grijpen we terug naar de MEGA-classificatie. Als we steden bij hun naam noemen wordt dus meestal de stedelijke regio (MEGA) bedoeld.

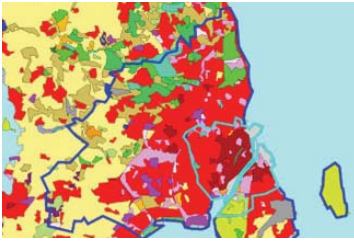
Kopenhagen, de hoofdstad van Denemarken, is de hoogst geklasseerde MEGA, meer in het bijzonder getypeerd als een 'European Engine', gelegen buiten het Pentagon. De Ierse hoofdstad Dublin behoort tot de categorie van de Strong MEGAs, eveneens gelegen buiten het Pentagon. In de groep van Potential MEGAs beginnen we met Rotterdam, met 's werelds tweede grootste havencomplex en dus grote concurrent van het zeer nabije Antwerpen. Vervolgens doen we het Noordfranse Lille aan, dat net als Rotterdam en Antwerpen gelegen is binnen het Pentagon én de NW-Europese stedelijke delta. Diep in het zuiden 'bezoeken' we de Spaanse kuststad Valencia. Op de terugweg passeren we nog langs de Italiaanse havenstad Genua, dat behoort tot de categorie van Weak MEGAs. Met uitzondering van de Global Cities is dus in elke categorie minstens één referentiestad gekozen. Er zijn zowel steden binnen als buiten het Pentagon en er is een zekere geografische spreiding over Europa, met uitzondering van Oost-Europa. Eigenlijk zijn alle andere MEGAs interessante referentiesteden, en met name de havensteden. Uit deze beperkte vergelijking kan blijken of het de moeite loont om ook met andere MEGAs te vergelijken.

1. *Kopenhagen*
2. *Dublin*
3. *Rotterdam*
4. *Lille*
5. *Valencia*
6. *Genua*
7. *Antwerpen*

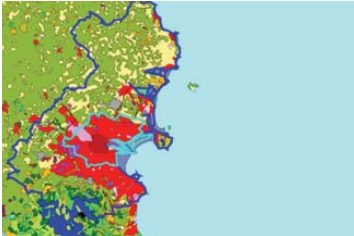


vormelijke vergelijking van de referentiesteden

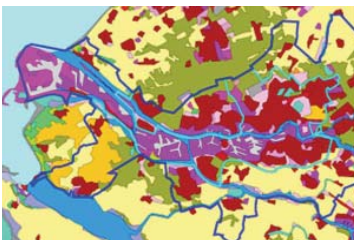
Om een beeld te krijgen van de uiteenlopende omvang van de referentiesteden is op de volgende bladzijde een uitsnede van de Europese kaart op een schaal van nagenoeg 1:1.000.000 gemaakt voor elke stad. Hoewel de fysieke omvang van de stad weinig zegt over de sterkte van de stad, is het toch een belangrijke indicatie voor het belang van metropoolvorming, zeker als we de administratieve begrenzing opnemen van de kernstad, al dan niet gecombineerd met de administratieve begrenzing van de metropolitane regio. Op sommige kaartuitsneden wordt voor de aanduiding van het stedelijk gebied onderscheid gemaakt tussen een licht- en donkerblauwe lijn. De lichtblauwe lijn komt overeen met de bestuurlijke stad of gemeente, terwijl de donkerblauwe lijn de ruimere 'conurbatie' voorstelt, het gebied van stad en rand. Het metropolitane gebied waarvan sprake in de steekkaarten is in de meeste gevallen nog ruimer dan de conurbatie.



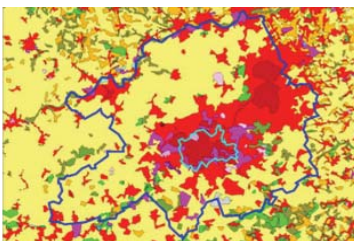
Kopenhagen bestaat uit een compacte, sterk verdichte kernstad en een meer discontinu verstedelijkt gebied rondom met vingervormige ontwikkelingen vanuit de kernstad. Deze omvatten eveneens een aantal verspreide industriegebieden. Voornamelijk ten noorden situeren zich belangrijke groengebieden.



Dublin bestaat uit een compacte, sterk verdichte kernstad en een havengebied dat nauw aansluit bij de stad. De haven heeft een uitloper langs de kust naar het noorden toe. Het verstedelijkte gebied wordt verder grotendeels omringd door landbouwgebieden.



De haven maakt een zeer groot deel uit van **Rotterdam** en dringt ver door tot in het stedelijk gebied. De kernstad is sterk verdicht en wordt omringd door een aantal herkenbare fragmenten. Ten zuiden van de stad situeren zich grootschalige landbouwgebieden, ten noorden een aantal groene gebieden.



Het verstedelijkte gebied van **Lille** loopt ver over de gemeentegrenzen heen, vooral in de richting van Roubaix en Tourcoing. De omgeving vertoont een relatieve versnippering in het noordoosten in tegenstelling tot de omgeving ten noorden, zuiden en westen van Lille die grotendeels uit landbouwgebieden bestaat.



Het verstedelijkte gebied van **Valencia** is sterk verdicht, compact en valt grotendeels binnen de gemeentegrenzen. Het wordt omringd door landbouwgebied, met uitzondering van een aantal industriële gebieden ten zuiden en ten westen van de stad. Naar het noorden en het zuiden toe strekken zich een aantal verstedelijkte radialen uit.



Het verstedelijkte gebied van **Genua** strekt zich uit over een smalle strook langs de kust met een beperkt aantal uitlopers naar het binnenland. Ten noorden van de stad situeren zich verder voornamelijk bossen en groengebieden. Het havengebied is relatief klein en situeert zich in de nabijheid van de historische kernstad en centraal ten aanzien van het ruimer verstedelijkt gebied.



Antwerpen bestaat uit een compacte, sterk verdichte kernstad omringd door een verstedelijkte, doch sterk versnipperde gordel met kleinschalige open ruimte gebieden. Het verstedelijkte gebied ligt grotendeels op de rechter Schelde-oever. Het havengebied situeert zich ten noorden hiervan en heeft weinig raakpunten met de kernstad. Ten noordoosten van de stad situeren zich een aantal kleinschalige bosgebieden.

steekkaart per referentiestad

Onderstaande steekkaarten voor zeven steden (waaronder Antwerpen) geven een compact beeld van de ontwikkelingen in deze steden. Elke fiche bevat:

de positie van de stad in de Europese ranking en enkele kengetallen


de globale ambitie zoals die spreekt uit recente plannen en projecten

enkele ambitieuze strategische projecten, geïllustreerd met foto's of concrete plannen

de sleutelkwesties en bijbehorende kaartbeelden die recent of op dit moment worden aangepakt en die de geformuleerde ambitie gestalte geven

een paragraaf over het niveau van regionale samenwerking dat de stadsregio heeft bereikt

Rotterdam



Rotterdam is de tweede grootste haven in de wereld, is Rotterdam ook de tweede grootste stad in Nederland. Samen met havenport Amsterdam, vormt de haven van Rotterdam de economische motor van het land. Zij is immers het centrale en culturele centrum van het Rijnmondgebied. Tegemoetkoming aan de Rijnmond regio maar dan één miljoen inwoners uit meer dan 160 landen. Rotterdam is door ESPON geklasseerd als 'stad met MEGA'.

facten en cijfers

rotterdam bevolkingsgraad 15 m

	meer	minste
bevolkingsgraad	0,6 m	2,5 m
oppervlakte	204 km ²	2 500 km ²

sleutelkwesties


- 1. Havenontwikkeling**
Er wordt ingezet op de uitbreiding van het havengebied, de transformatie van bepaalde bedrijfstakken langs de rivier, de verbetering van de haveninfrastructuur en de opwaardering van het havengebied.
- 2. Stadsontwikkeling**
Nieuwe woningen, kantoren en bedrijfspanden worden ontwikkeld in de kern van de stad, maar ook langs de Maas, alomdijk ter hoogte van nieuwe knooppunten langs een van de opwaardering van de haven.
- 3. Infrastructuur**
De internationale verbindingslijnen worden verbeterd. Deze staan in voor de uitbreiding van zowel de haven als de stad. De nieuwe Bovenwijk is een belangrijke goedkeuring van de haven naar het Duitse achterland. De RST-halle in het Centraal Station is een belangrijke stap naar het gebied van de haven voor het aanbrengen van nieuwe woningen en ondernemers naar de kern van de stad. Ook de verbetering en uitbreiding van de transportlijnen binnen de Randstad en de Rijn-Schelde Delta zijn belangrijke sleutelkwesties.
- 4. Landschap**
Rotterdam wil de aantrekkelijkheid en de levenskwaliteit van het Rijnmondgebied verbeteren door de uitbreiding en de kwalitatieve inrichting van open ruimten gebieden. Deze hebben een belangrijke functie. Zo wil de stad een gebied ontwikkelen dat een belangrijke rol speelt in de regionale samenwerking met de stadsregio.

strategische projecten

- 1. Nieuwe Maasvlakte**
De toekomst van de haven ligt in de containerhandeling, distributie en chemische raffinage. Daarom is er een havenaanleg nodig. De Nieuwe Maasvlakte - een verdere uitbouw van de haven in de Maas - is een zeer ambitieus project met de nodige aandacht voor ontlasting van het spoor (de Buitenveldijk).
- 2. Zuiverend water**
Zuivering van oppervlaktewater (rivier- en regenwater) moet helpen kosten omlaag voor natuur. Rijkswaterstaat medefinanciert van de gemeente gebieden is een mogelijke meerwaarde.
- 3. Kip van Zuid**
Kip van Zuid is een nieuw stadsdeel op de linkeroever van de Nieuwe Maas. Met 5.000 woningen, 400.000 m² kantoorruimte, 35.000 m² bedrijfspand, 30.000 m² onderwijsgebouwen en 20.000 m² recreatieve en andere faciliteiten is Kip van Zuid een knooppunt binnen de kern van de stad.
- 4. Rotterdam Centraal**
Het vernieuwd Centraal Station met RST-halle wordt afgebouwd tot een multifunctioneel openbaar vervoershub voor de hele Rijnmond metropool. Het wordt tevens een nieuwe hub voor de opwaardering van wonen, werken en ontspannen.

regionale samenwerking

Rotterdam maakt niet enkel deel uit van de Zuidkust, maar ook van de Deltametropool. Deze laatste is een netwerk van de vier grote steden van de Randstad (het meest verstedelijkte deel van Nederland) rondom het Goois-Hoof van de stad en de haven van Rotterdam zijn bovendien actief binnen het grensoverschrijdend Rijn-Schelde Delta samenwerkingsverband, zij het in mindere mate. Deltametropool en Rijn-Schelde Delta hebben voor de Europese en mondiale markt de voorkeur op dit gebied dat moet gelden als de gateway of Europe, met een goed aanbod aan wonen, werken en cultuur. Rotterdam is vastbesloten om te blijven tot een 'strong MGA', en zal daarbij sterk in op strategische samenwerking (Rotterdam en 17 gemeenten, zie Figuur 5) binnen de Zuidkust van de Randstad.



Uiteraard doet de compacte weergave onrecht aan de verwezenlijkingen en dynamieken in de opgenomen steden. Zij prikkelt echter tot het zoeken naar de essentie van de gerealiseerde transformaties.



Als één van de grotere stadsregio's in Europa behoort Kopenhagen volgens ESPON tot de 'European engines'. Vanuit het vestigingsbeleid van bedrijven komt Kopenhagen op de 26ste plaats (Healley & Baker). Kopenhagen is een interessante lokatie voor internationale hoofdkwartieren. Dit heeft onder meer te maken met de hoge levensstandaard en de activiteiten op vlak van (wetenschappelijk) onderzoek en ontwikkeling.

sluutelkwesties

1. stedelijke ontwikkelingen

Ontwikkelingen op het eiland Amager geven aanleiding tot een nieuw zelfstandig stadsdeel tussen de luchthaven en de kern van Kopenhagen.

2. mobiliteit

Infrastructuurwerken, zoals de uitbreiding van het metronet en het realiseren van een vaste oeververbinding moeten zowel de interne ontsluiting als internationale verbindingen optimaliseren.

3. metropolitane groenstructuur

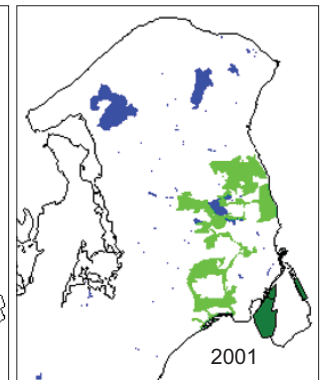
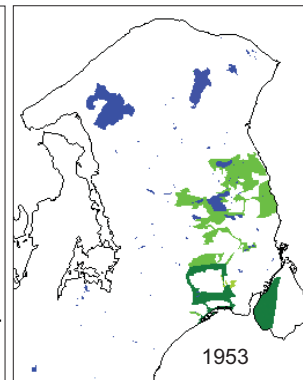
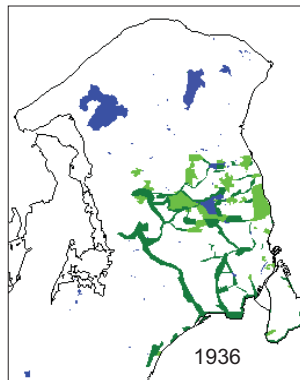
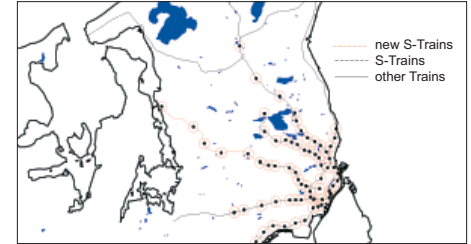
De uitbouw van een groenstructuur heeft steeds een belangrijke plaats ingenomen in het ruimtelijk beleid van Kopenhagen en heeft dan ook tot een sterke evolutie geleid.

4. grootschalige stedelijke voorzieningen

Het architecturaal patrimonium wordt uitgebreid met een aantal nieuwe stedelijke voorzieningen (bijvoorbeeld bibliotheek, opera, ...). Omwille van hun uitstraling zijn zij eveneens belangrijke toeristische trekpleisters.

5. interregionale samenwerking

Samenwerking met Malmö en Lund komt de ontwikkeling van de hele Øresundregio ten goede, evenals de internationale positionering van Denemarken en Zweden (zie verder).



1	2
3	

feiten en cijfers

nationaal bevolkingsaantal: 5,3 mln.

	stad	stadsregio
bevolking	0,5 mln.	1,1 mln.
oppervlakte	88 km ²	

ambitie

Tussen de jaren '50 en het begin van de jaren '70 heeft Kopenhagen een opmerkelijke ruimtelijke groei gekend onder de vorm van radiale uitlopers van de kernstad. In een volgende fase trachtte Kopenhagen om te gaan met haar nieuwe ruimtelijke dimensies. Sinds de jaren '90 wordt ingezet op stedelijke ontwikkelingen die Kopenhagen sociaal en economisch kunnen opkrikken en de perifere positie in Europa kunnen ombuigen. Met het samenwerkingsverband voor de Øresundregio tracht Kopenhagen zich te profileren als een belangrijke schakel tussen Noord- en West-Europa. Een uitdaging daarbij is om een verdere stedelijke groei te stimuleren zonder in te boeten op de natuurlijke kwaliteiten.

strategische projecten

1. uitbreiding van de metropolitane groenstructuur

Stadsuitbreidingen in Ørestad moeten gepaard gaan met bijkomende groengebieden die de kwaliteit van het wonen en werken garanderen.

2. uitbouw van het S-treinen- en metronet

De uitbouw van het S-treinen- en metronet moet de bereikbaarheid van de stad en haar omgeving optimaliseren.

3. Øresundbrug

De realisatie van de Øresundbrug is van strategisch belang voor de regionale ontwikkeling en samenwerking met Malmö en Lund.

4. stedelijke ontwikkeling Ørestad / Amager

Ørestad wordt ontwikkeld als een nieuw stadsdeel nabij de kernstad en beschikt over de nodige stedelijke faciliteiten op vlak van transport, handel, huisvesting, kantoren, publieke voorzieningen en groene ruimte.



regionale samenwerking

De stadsregio Kopenhagen kent een lange traditie van intergemeentelijke samenwerking. Zo richtte de Deense overheid de Greater Copenhagen Authority (HUR, figuur 5) op die het vlot verloop en de samenhang van de verschillende beleidsinitiatieven moest garanderen. De HUR richt zich voornamelijk op openbaar vervoer, regionale planning en verkeer, de ontwikkeling van Øresund, bedrijvigheid en toerisme en cultuur, en dit voor de provincies Kopenhagen, Frederiksborg en Roskilde en voor de steden Kopenhagen en Frederiksborg. In 1993 sloot Kopenhagen zich aan bij het grensoverschrijdend samenwerkingsverband voor de Øresundregio rond de Baltische Zee (figuur 6). Hiermee tracht Kopenhagen haar Europese positionering te verbeteren.



1	2
3	4
5	6



In het afgelopen decennium heeft Dublin een aanzienlijke sociaal-economische groei gekend. Deze is niet enkel toe te schrijven aan de Urban Renewal Act (1986) of aan andere plannen, maar eveneens aan de investeringen in kleinhandel en onderwijs en aan de significante groei van nieuwe sectoren zoals financiële dienstverlening, kunst en cultuur en toerisme. ESPON beschouwt Dublin als een 'strong MEGA'. Vanuit het vestigingsbeleid van bedrijven komt Dublin op de 12de plaats in Europa (Healley & Baker).

leutelkwesties

1. stimuleren van nieuwe economie in de kernstad

Versterking van de kernstad geeft een impuls aan een aantal sectoren zoals IT, nieuwe media en financiële dienstverlening.

2. vervoer

Er wordt ingezet op de kwaliteit en efficiëntie van woon-werkverplaatsingen via (voor)stedelijke spoorlijnen, light rail, metro en bussen.

3. stedelijke ontwikkelingen langs infrastructuur

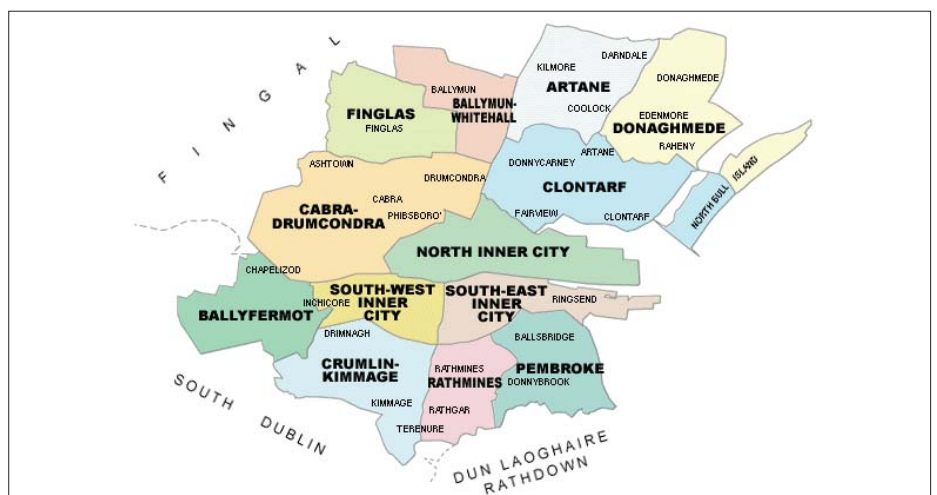
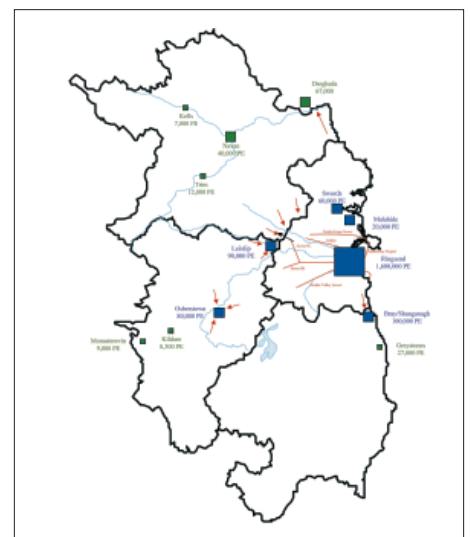
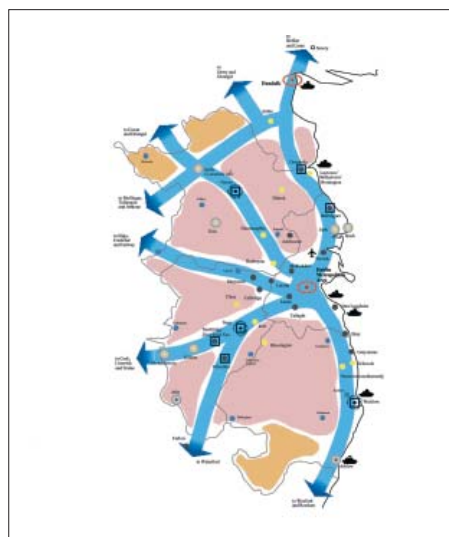
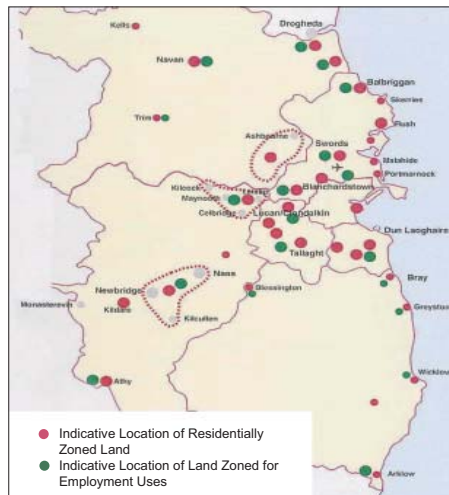
Langs lijnen van openbaar vervoer en andere strategische infrastructuur worden intensieve ontwikkelingen aan een hoge dichtheid gestimuleerd en worden investeringen geconcentreerd.

4. natuur en milieu

De bescherming en versterking van natuur en milieu zijn prioriteiten, evenals waterzuivering en afvalbeheer, met de inplanting van verscheidene types waterbehandelingsstations.

5. revitalisering van wijken en buurten

Veel aandacht gaat uit naar de eigen identiteit van de stadsdelen opdat de diversiteit wordt behouden.



1	2
3	4
5	

feiten en cijfers

nationaal bevolkingsaantal: 3,9 mln.

	stad	stadsregio
bevolking	0,5 mln.	1,2 mln.
oppervlakte	115 km ²	

ambitie

Niettegenstaande de ongunstige geografische ligging is het isolement van Dublin definitief verleden tijd. In het afgelopen decennium heeft Dublin haar positie fundamenteel versterkt, zowel vanuit nationaal als internationaal perspectief. Dublin koestert echter nog grotere ambities voor de toekomst en gaat de concurrentie aan met grote Europese regio's zoals Rijn - Ruhr, Kopenhagen - Malmö en Ile-de-France voor het aantrekken van bedrijven in de sfeer van de nieuwe media en telecommunicatie, banken en financiële dienstverlening. Daarnaast wordt geïnvesteerd in het welzijn van de bevolking, onder meer door de ontwikkeling van waterzuiveringsprocédés en de aanleg van natuurlijke waterreservoirs.

strategische projecten

1. stimuleren van (internationale) financiële dienstverlening

Verlaten terreinen in de docklands worden gerestructureerd en toegewezen aan hoogwaardige bedrijven.

2. wegennet

Infrastructurele werken moeten de wegverbindingen in de omgeving van Dublin verbeteren.

3. waterzuiveringsinstallatie in Ringsend

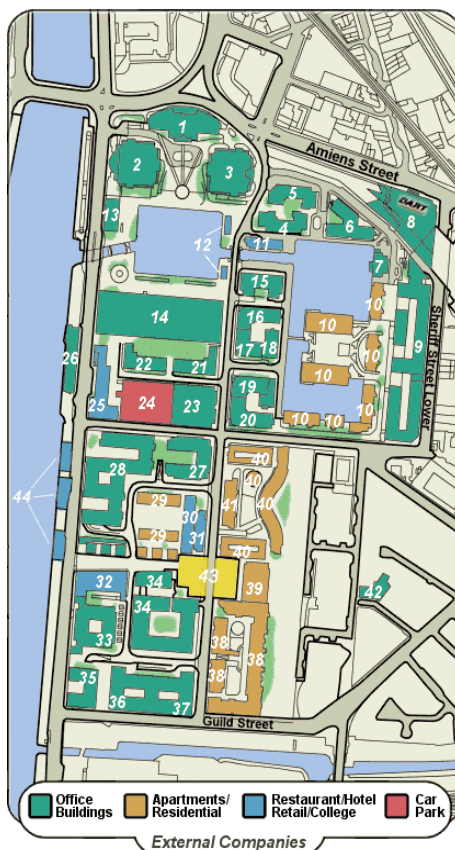
Het afvalwater wordt in verschillende stappen gezuiverd alvorens het terug naar de rivier stroomt.

4. pompstation in Sutton

Via een pijpleiding en pompstation bereikt het afvalwater de waterzuiveringsinstallatie in Ringsend.

5. sociale huisvesting

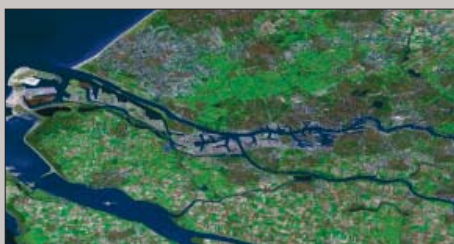
Langs belangrijke lijnen van openbaar vervoer wordt ingezet op de ontwikkeling van betaalbare woningen.



1	2
	3
4	5

regionale samenwerking

De Dublin Regional Authority en de Mid East Regional Authority staan in voor de samenwerking in de ruimere regio rond Dublin. Beide regionale organisaties maken een regionaal strategisch plan voor het gebied. Op die manier tracht Dublin haar internationale concurrentiepositie te verbeteren en de impact daarvan tot op een regionaal niveau door te trekken. Er worden projecten ontwikkeld op vlak van afvalbeheer, watervoorziening en -zuivering, huisvesting, transformatie van de economie, ecologie en milieu en regionale infrastructures.



Behalve tweede grootste haven in de wereld, is Rotterdam ook de tweede grootste stad in Nederland. Samen met mainport Amsterdam, vormt de mainport Rotterdam de economische motor van het land. Zij is tevens het sociale en culturele centrum van het Rijnmondgebied. Tegenwoordig telt de Rijnmond regio meer dan één miljoen inwoners. Rotterdam is door ESPON geklasseerd als 'potential MEGA'.

sleutelkwesties

1. havenontwikkeling

Er wordt ingezet op de uitbreiding van het havengebied, de transformatie van bepaalde bedrijfszones langs de rivier, de verbetering van de haveninfrastructuur en de opwaardering van het havenlandschap.

2. stadsontwikkeling

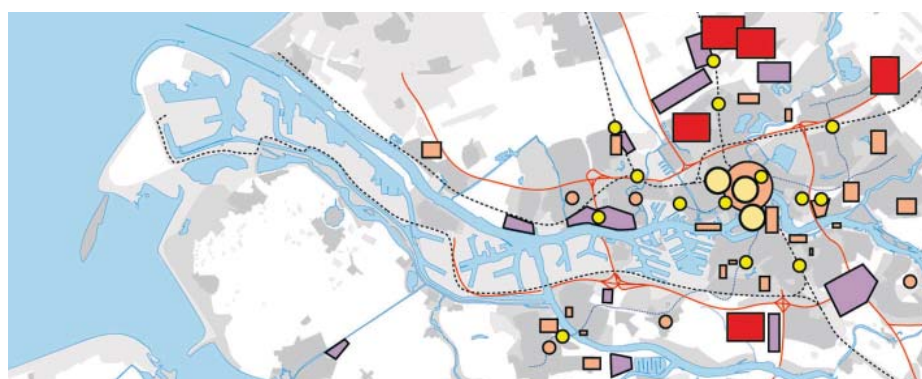
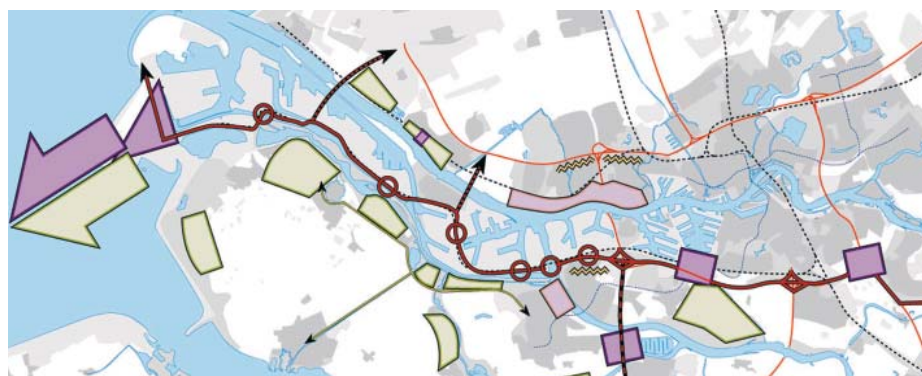
Nieuwe woningen, kantoren en bedrijvenszones worden ontwikkeld in de kernstad langs de Maas, alsook ter hoogte van nieuwe knooppunten langs assen van openbaar vervoer.

3. infrastructuur

De internationale verbindingen worden versterkt. Deze staan in voor de ontsluiting van zowel de haven als de stad. De nieuwe Betuwelijn is een belangrijke goederenspoorlijn van de haven naar het Duitse achterland. De HST-halte in het Centraal Station is een belangrijke impuls voor het openbaar vervoer, evenals voor het aantrekken van nieuwe bewoners en ondernemers naar de (kern)stad. Ook de verbetering en selectieve uitbouw van transportassen binnen de Randstad en de Rijn-Schelde Delta zijn belangrijke streefdoelen.

4. landschap

Rotterdam wil de aantrekkelijkheid en de levenskwaliteit van het Rijnmondgebied verbeteren door de uitbreiding en de kwalitatieve inrichting van open ruimte gebieden. Deze hebben een bovenregionale functie. Zowel agrarische zones als ecologische kern- en verbindingzones maken er integraal deel van uit. Stedelijk recreatief medegebruik is een belangrijk aandachtspunt.



1
2
3
4

feiten en cijfers

nationaal bevolkingsaantal: 16,4 mln.

	stad	stadsregio
bevolkingsaantal	0,6 mln.	1,5 mln.
oppervlakte	304 km ²	

ambitie

Met het nieuwe ontwikkelingsplan volgt het bestuur van Rotterdam drie pistes. Vooreerst wenst het een gevarieerde en aantrekkelijke stad aan te bieden voor alle inwoners en bezoekers. Ten tweede wenst Rotterdam haar regionale positie in de Zuidvleugel van de Randstad te versterken, meer in het bijzonder door de ontwikkeling van multimodale netwerken van verbindingen, grootschalige recreatieve gebieden en hoogwaardige woon- en werkmilieus. Tot slot wil Rotterdam zich handhaven als mondiale mainport en zich positioneren als een sterke Europese stad. Waterfrontontwikkeling langs de Nieuwe Maas speelt daarbij een rol.

strategische projecten

1. tweede Maasvlakte

De toekomst van de mainport ligt in de containerbehandeling, distributie en chemische nijverheid. Daartoe is extra havenruimte nodig. De tweede Maasvlakte - een verdere uitbouw van de haven in zee - is een zeer ambitieus project met de nodige aandacht voor ontsluiting via het spoor (de Betuwelijn).

2. schoon water

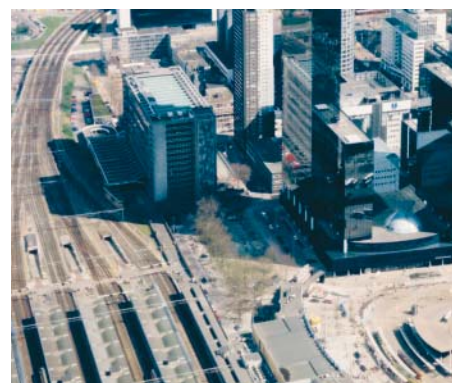
Zuivering van oppervlaktewater (rivier- en regenwater) moet betere kansen creëren voor natuur. Recreatief medegebruik van de gezuiverde gebieden is een mogelijke meerwaarde.

3. Kop van Zuid

Kop van Zuid is een nieuw stadsdeel op de linkeroever van de Nieuwe Maas. Met 5.300 woon-eenheden, 400.000 m² kantoorruimte, 35.000 m² bedrijfsruimte, 30.000 m² onderwijsfaciliteiten en 30.000 m² recreatieve en andere faciliteiten is Kop van Zuid een tweede centrum binnen de kernstad. De prestigieuze Erasmusbrug verbindt het oude en het nieuwe stadscentrum.

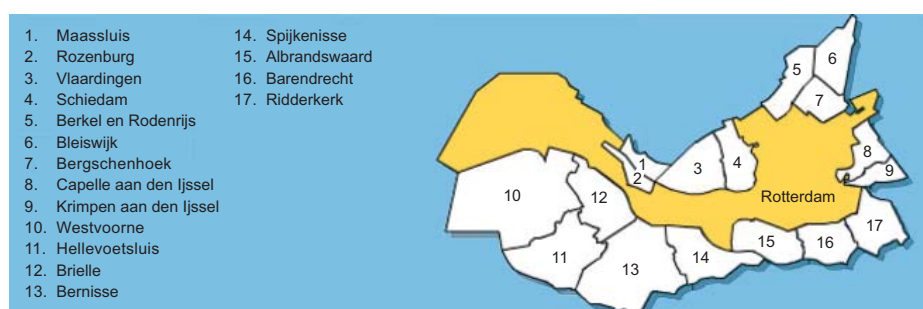
4. Rotterdam Centraal

Het vernieuwd Centraal Station met HST-halte wordt uitgebouwd tot een multimodale openbaar vervoerhub voor de hele Rijnmond metropool. Het wordt tevens een nieuwe 24u topklokatie voor hoogwaardig wonen, werken en ontspannen.



regionale samenwerking

Rotterdam maakt niet enkel deel uit van de Zuidvleugel, maar ook van de Deltametropool. Deze laatste is een netwerk van de vier grote steden van de Randstad (het meest verstedelijkt deel van Nederland rondom het Groene Hart). Zowel de stad en de haven van Rotterdam zijn bovendien actief binnen het grensoverschrijdend Rijn-Schelde Delta samenwerkingsverband. Deltametropool en Rijn-Schelde Delta trachten voornamelijk om de Europese en mondiale aandacht te vestigen op dit gebied dat moet gelden als de 'gateway of Europe', met een gevarieerd aanbod aan wonen, werken en cultuur. Rotterdam is vastbesloten om uit te groeien tot een 'strong MEGA', en zet daartoe sterk in op stadsregionale samenwerking (Rotterdam en 17 gemeenten, zie figuur 5) binnen de Zuidvleugel van de Randstad.



1	2
3	4
5	



Met 220.000 inwoners maakt Lille deel uit van de vierde grootste stadsregio van Frankrijk die op haar beurt meer dan een miljoen inwoners telt en 87 gemeenten omvat. Lille geldt als een hoogst succesvol voorbeeld van stadsvernieuwing. ESPON beschouwt Lille als een 'potential MEGA'.

sluutelkwesities

1. stedelijke ontwikkeling

Er wordt ingezet op verschillende strategische lokaties als motoren voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

2. grootschalige stedelijke voorzieningen

Nieuwe grootschalige stedelijke voorzieningen (bijvoorbeeld op het vlak van cultuur) verspreid over verschillende gemeenten spelen een rol voor het verhogen van de kwaliteit van wonen en werken en voor het aantrekken van internationale investeerders.

3. mobiliteit

Er wordt ingezet op de fundamentele verbetering van de internationale verbindingen (TGV) evenals de interne mobiliteit.

4. economische ontwikkeling

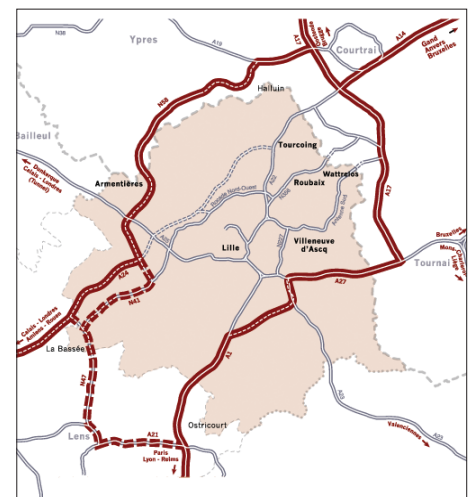
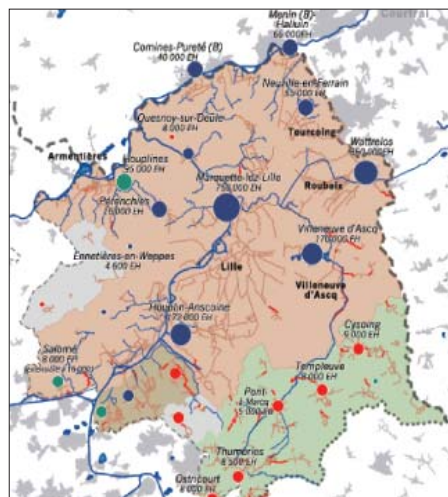
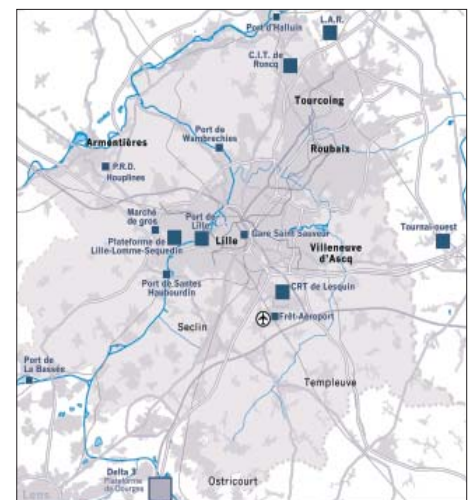
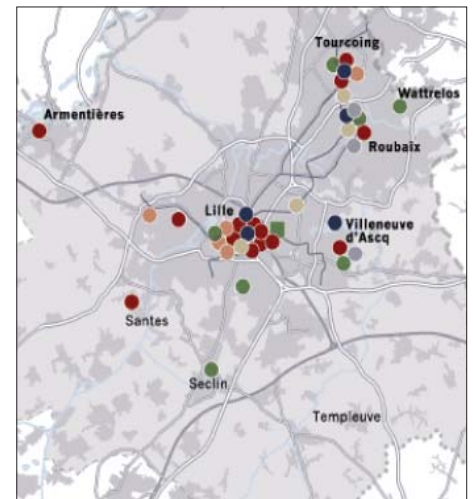
De economische ontwikkeling is gericht op de dienstverleningssector, logistieke activiteiten (zie figuur), adviesbureaus en op de publieke sector.

5. milieubeleid

Er wordt ingezet op waterzuivering en de ontwikkeling van aangepaste afvalverwerkingsprocedures.

6. interregionale samenwerking

Lille is betrokken bij (gemeentelijke) samenwerkingsverbanden op verschillende niveaus, bijvoorbeeld voor de uitbouw van het hoofdwegennet (zie figuur).



1	2
3	4
5	6

feiten en cijfers

nationaal bevolkingsaantal: 60,2 mln.

	stad	stadsregio
bevolking	0,2 mln.	1,1 mln.
oppervlakte	39 km ²	

ambitie

Na de achteruitgang van de textielsector en de mijnbouw heeft Lille zich geheroriënteerd van voormalige industriestad tot een stad met focus op de tertiaire sector en op onderzoek en ontwikkeling. Daartoe werden nieuwe (ruimtelijke) condities gecreëerd. De universiteit en het ambitieus stedelijk ontwikkelingsprogramma hebben een belangrijke ondersteunende rol gespeeld. Maar vooral dankzij de ontwikkeling van het HST-station heeft Lille zich op Europees niveau kunnen positioneren. Lille tracht zich enerzijds te profileren als conferentiestad en anderzijds uit te groeien tot een logistiek knooppunt op Europa niveau. Ook de IT-sector en onderzoek en ontwikkeling worden er uitgebouwd. Parallel wordt ingezet op de verbetering van de kwaliteit van de stedelijke omgeving.

strategische projecten

1. la Piscine

Een vroeger zwembad werd getransformeerd in het museum voor kunst en industrie André Diligent. Het wordt zowel door toeristen als de inwoners van Lille bezocht.

2. Lille Grand Palais

Het conferentiecentrum Grand Palais trekt investeringen en bezoekers aan uit heel Frankrijk en Europa.

3. milieu

Vanuit de bekommernis om het milieu zet Lille in op onder meer waterzuivering en afvalverwerking. Daartoe werd een verbrandingsfabriek gerealiseerd.

4. Saint-Maurice

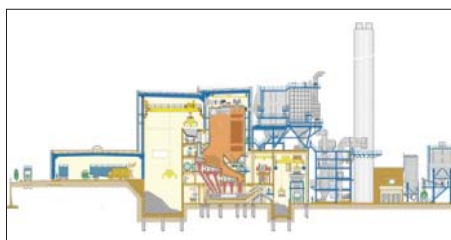
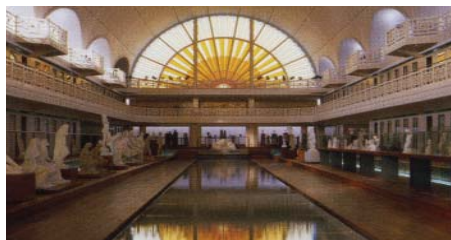
In het stadsdeel Saint Maurice nabij Euralille gaan wonen en werken nauw samen. Daarbij wordt ook een antwoord gegeven op problemen van lawaai en leegstand.

5. HST-halte

De HST-halte heeft de internationale positie van Lille fundamenteel veranderd en heeft dan ook gefungeerd als trekker voor stedelijke ontwikkelingen. Rond het station werd een groot nieuw stadsdeel ontwikkeld, met name Euralille.

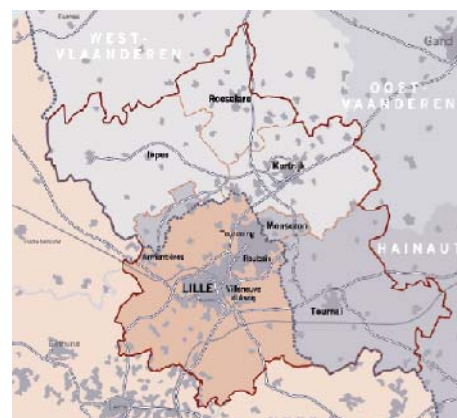
6. aéroport de Lesquin

De luchthaven speelt een belangrijke rol voor de ontwikkeling van logistieke activiteiten.



regionale samenwerking

Vanaf 1858 heeft Lille haar grenzen uitgebreid. Als antwoord op de snelle demografische en economische groei werden in een eerste fase de gemeenten Fives, Wazemmes, Moulines en Esquermes opgenomen. Vervolgens werd de Communauté urbaine de Lille opgericht. Deze groepeerde 85 gemeenten (figuur 7) en biedt de mogelijkheid om los van de nationale overheid over de ontwikkeling van de regio te beslissen. In 1991 sloot Lille zich aan bij COPIT (Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière). COPIT verenigt Franse, Waalse en Vlaamse beleidsactoren met de bedoeling om een Frans - Belgische stedelijke regio met een Europese dimensie en een eigen identiteit uit te bouwen (figuur 8).



1	2
3	4
5	6
7	8



In de afgelopen twee decennia kende Valencia een aanzienlijke sociaal-economische ontwikkeling en groeide uit tot een stad van internationaal belang. Strategische trekkersprojecten, infrastructuurle werken en de uitbouw van diensten en voorzieningen hebben de positie van Valencia versterkt. Met haar 0,7 miljoen inwoners beschouwt ESPON Valencia als een 'potential MEGA'.

sluutelkwesties

1. mobiliteit

Er wordt ingezet op de verbetering en uitbreiding van zowel internationale als binnenlandse verbindingen.

2. ecologie, natuur en milieu

Door in te zetten op natuur moeten de groene kwaliteiten van Valencia tot op Europees niveau worden gebracht.

3. economie

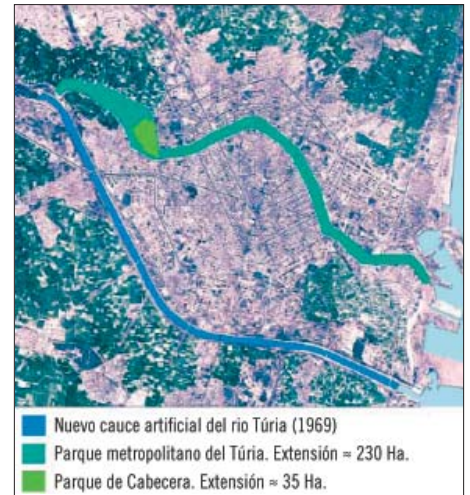
Valencia streeft een verbeterde concurrentiepositie en uitbouw van de productiesectoren op wereldniveau na.

4. stadsontwikkeling

Stadsontwikkeling moet rekening houden met zowel de stedelijke als de natuurlijke context om voldoende kwaliteit voor wonen en werken te garanderen.

5. duurzaamheid

Er wordt ingezet op vorming en ondersteuning van menselijk kapitaal dat tegemoet kan komen aan de technologische ontwikkelingen.



1	2
4	4

feiten en cijfers

nationaal bevolkingsaantal: 40,2 mln.

	stad	stadsregio
bevolking	0,8 mln.	1,3 mln.
oppervlakte	135 km ²	

ambitie

De ambities zijn uiteenlopend. Allereerst wil Valencia zich profileren als een groene stad met een hoge levenskwaliteit voor haar inwoners en daarbij de ligging langs de zee uitbuiten (bijvoorbeeld als gaststad van het 32ste Amerikaans kampioenschap zeilen). Verder investeert Valencia om haar concurrentiepositie vanuit demografisch oogpunt en op vlak van economische activiteiten tot op nationaal en zelfs internationaal niveau te brengen. Valencia tracht op nationaal niveau uit te groeien tot een regionale hoofdstad door in te zetten op sectoren zoals toerisme, cultuur en handel en op de realisatie van strategische trekkersprojecten. Verwacht wordt dat de spectaculaire groei van de afgelopen twee decennia kan worden verdergezet indien daartoe de nodige projecten worden opgestart.

strategische projecten

1. HST Valencia-Barcelona

De realisatie van de HST-lijn tussen Valencia en Barcelona garandeert een snelle verbinding met de rest van Europa.

2. park Cabeçera

Het park Cabeçera omvat 35 ha en draagt in belangrijke mate bij tot de groenstructuur van de stad.

3. Palacio de Congressos

Het project voor het Palacio de Congressos beslaat een gebied van 600.000 m².

4. sportfaciliteiten

Valencia streeft 2 m² sportfaciliteiten per inwoner na.

5. historische kernstad

Herwaardering van pleinen en historische gebouwen (bijvoorbeeld La Virgin kerk en plein) stimuleert de revitalisering van dit belangrijke stadsdeel na verval in het verleden.

6. City of Arts and Sciences

De City of Arts and Sciences is een grootschalig complex dat zich richt op de verspreiding van wetenschap en cultuur. Het is voor iedereen toegankelijk, ongeacht leeftijd, opleidingsniveau, achtergrond of cultuur.



regionale samenwerking

Valencia is één van de 17 regio's in Spanje (figuur 7). Het omvat drie stedelijke gebieden, name Valencia, Alicante en Castellon en wordt bestuurd door de 'Generalitat Valenciana' (figuur 8), met ruime bevoegdheden op vlak van onder meer landbouw, waterbeheer en duurzame ontwikkeling, onderzoek en ontwikkeling, structurele fondsen, academische programma's, cultuur en communicatie, economische ontwikkeling, bedrijvigheid, transport en infrastructures. Deze zijn mogelijke aanknopingspunten voor de regionale ontwikkeling van Valencia.



1	2
3	4
5	6
7	8



Genua - ook wel 'la Superba' (de trotse) genaamd - is de hoofdstad van de Noord-Italiaanse regio Ligurië en vormt het hart van de Italiaanse riviera. De historische binnenstad is één van de grootste in Europa. Tertiaire activiteiten zijn er voornamelijk gerelateerd aan de commerciële haven, die één van de belangrijkste in het Middellandse Zeegebied is. Met haar 0,6 miljoen inwoners beschouwt ESPON Genua als een 'weak MEGA'.

sleutelkwesties

1. stadsvernieuwing

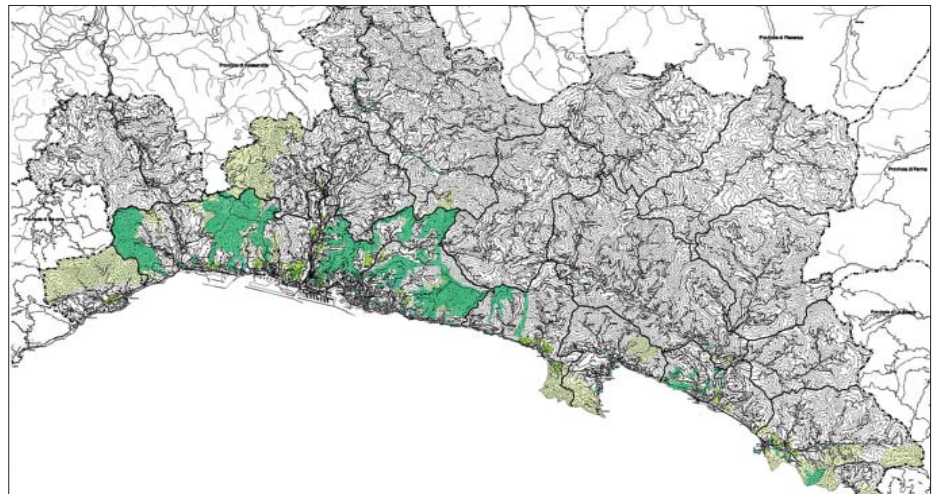
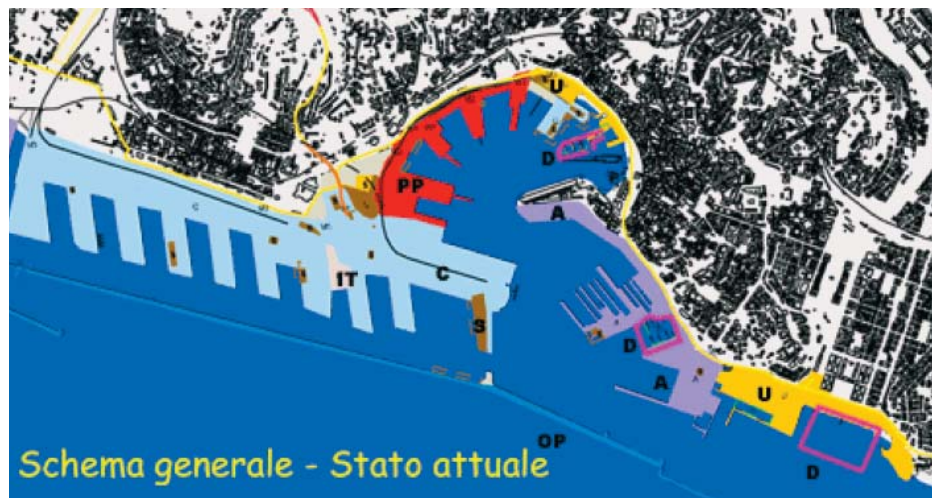
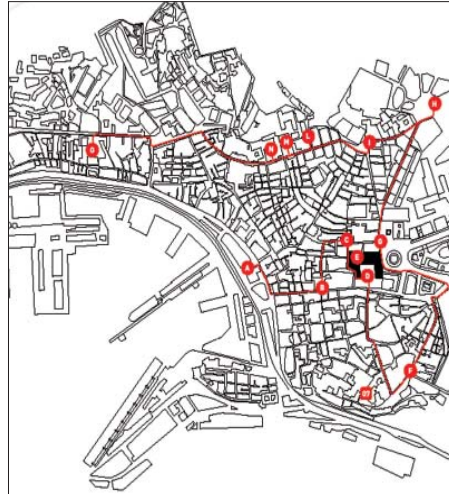
De aanleg van veilige en aantrekkelijke openbare ruimten en de herwaardering van het historisch, artistiek en architecturaal erfgoed moeten de leefbaarheid van de historische binnenstad verbeteren.

2. socio-economische en culturele ontwikkeling

Versterking van de economische activiteit, veiligheid en ondersteuning van de sociaal-economisch zwakkeren zijn prioritaire aandachtspunten. Daartoe wordt geïnvesteerd in de openbare ruimte, in diensten voor bejaarden, migrantengemeenschappen en jeugd en in de ondersteuning van ondernemingen in de historische binnenstad.

3. milieuverbetering

Een regionale groenstructuur met verschillende types open ruimten moet bijdragen tot een verhoogde milieukwaliteit.



feiten en cijfers

nationaal bevolkingsaantal: 58,0 mln.

	stad	stadsregio
bevolking	0,6 mln.	0,8 mln.
oppervlakte		250 km ²

ambitie

Urban 2 zet in op de vervallen stadsdelen om de historische binnenstad van Genua te revitaliseren. Dit draagt niet alleen bij tot de levenskwaliteit voor de bewoners, maar maakt het gebied ook beter toegankelijk voor toeristen. De stad ontwikkelt geïntegreerde projecten die zowel structurele ingrepen als initiatieven ter socio-economische versterking omvatten. Een bijzonder aandachtspunt is de ontwikkeling van het cultureel en toeristisch potentieel. Ook de haven - als grootste in het Middellandse Zeegebied - is een focusgebied voor sociaal-economische vernieuwing.

strategische projecten

1. Piazza dello Statuto

Door de vernieuwing van Piazza dello Statuto krijgt heel het gebied van Pré een impuls en worden betere verbindingen met de oude haven en het waterfront gelegd.

2. vernieuwing van Darsena (dockyard)

De vernieuwing van Darsena draagt fundamenteel bij tot de waterfrontontwikkeling. Daartoe werd in 1995 de faculteit economie reeds in het gebied gevestigd.

3. 'extra competentze'

Het programma 'extra competentze' gaat uit van de vaststelling dat de capaciteiten en ervaring van migranten dikwijls niet optimaal worden ingezet. Het tracht deze capaciteiten te ondersteunen en relevante sectoren te identificeren.

4. duurzame mobiliteit

De Montegalletto lift verbindt de circonvallazione (de hoger gelegen stadsdelen) opnieuw met het station Genova Principe en de onlangs vernieuwde Balbi - Nunziata - Cairoli weg.

5. ondersteuning van ondernemingen

Er wordt financiële en technische bijstand verleend aan nieuwe en bestaande ondernemingen in de historische binnenstad.

6. milieuvriendelijke principes voor efficiënte afvalinzameling

Dit project streeft de verwijdering van open en zichtbare afvalcontainers na. Dit moet de hygiëne en het milieu ten goede komen.



1	2
3	4
5	6

regionale samenwerking

Genoa is voorlopig niet betrokken in stadsregionale samenwerkingsverbanden. In tegenstelling tot een aantal andere onderzochte steden is de stadsontwikkeling en -vernieuwing grotendeels gebaseerd op Europese programma's (Urban 1 en 2). Gelet op de sleutelthema's zijn andere mediterrane steden zoals Barcelona en Athene voor de hand liggende partners voor samenwerking. Regionale samenwerking met het nabijgelegen Milaan zou de economische positie van dit gebied binnen de zogenaamde 'blue banana' kunnen versterken.



Het stedelijk gebied Antwerpen is één van de grootste in België. Het is eveneens een sluitsteen van de Vlaamse Ruit. De Antwerpse haven speelt een rol op wereldniveau. Stad en haven staan in voor één derde van de Vlaamse regionale productie. ESPON beschouwt Antwerpen als een 'potential MEGA'. Vanuit het vestigingsbeleid van bedrijven komt Antwerpen niet in beeld (Healley & Baker).

slutelkwesties

1. eco-stad

Antwerpen wil haar groene gebieden uitbreiden en aaneensluiten tot een samenhangende open ruimte structuur. Dit is van belang voor de ecologische kwaliteiten, maar eveneens voor de kwaliteit van wonen en werken in het stedelijk gebied.

2. havenontwikkeling

De ontwikkeling van de haven bepaalt zowel de economische positionering van Antwerpen als die van Vlaanderen en België. Een belangrijke doelstelling is het verbeteren van de relatie tussen de haven en de stad.

3. transformatie van de stedelijke economie

Op het vlak van de grootstedelijke economie ligt de nadruk op transformatie van bestaande industriegebieden. Binnen het bestaand stedelijk weefsel is de ontwikkeling van de tertiaire sector, van de culturele economie (met onder meer mode en toerisme) en de diamantsector een belangrijke uitdaging.

4. stedelijk gebied aan de stroom

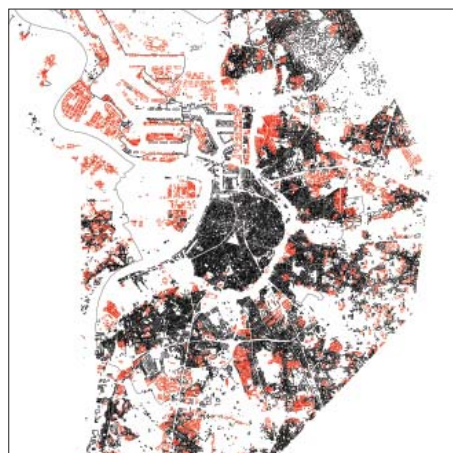
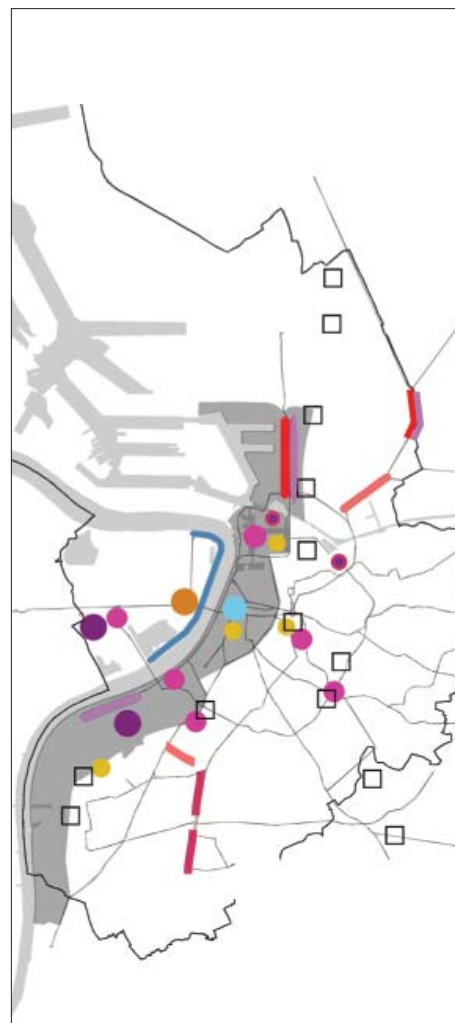
De Schelde is structurerend voor de stad. Daarom moet de relatie tussen de rivier en stad worden hersteld. Binnen de ring is reeds een waterfront gerealiseerd. Ten zuiden van de ring is er nood aan herstructurering van de oude industriezones tot een gemengd gebied van industrie, kleine ondernemingen, huisvesting en open ruimte.

5. stadsvernieuwing

Nieuwe functies worden in verlaten gebouwen in de kernstad gevestigd (de poreuze stad). Dit moet bijdragen tot een nieuwe beeldvorming en tot de aantrekkelijkheid van de kernstad.

6. stedelijke vernieuwingen in de kernen

Kleinschalige stedelijke voorzieningen kunnen stedelijke kernen en stadsdelen op lager niveau versterken.



1	3
5	6

feiten en cijfers

nationaal bevolkingsaantal: 10,3 mln.

	stad	stadsregio
bevolking	0,5 mln.	1,2 mln.
oppervlakte	205 km ²	

ambitie

De ambities voor Antwerpen komen tot uitdrukking in het ruimtelijk structuurplan, maar ook in de brede waaier van projecten die worden gerealiseerd en voorbereid. De stad legt de nadruk op gecontroleerde verdichting met behoud van open ruimten, realisatie van nieuwe groene gebieden en opwaardering van de openbare ruimte. De geleidelijke herstructurering van oude industriezones langs de Schelde maakt hier eveneens deel van uit. De Vlaamse en federale overheid en de private sector koesteren hogere ambities. Dit blijkt uit projecten zoals de structurele uitbreiding van de haven met een nieuw dok en nieuwe infrastructuur, de realisatie van het nieuw justitiepaleis en ontwikkeling van het centraal station als HST-halte. Europese projecten leggen de nadruk op het Schelde-estuarium. Recent werd een eerste denkoefening gehouden omtrent de grootstedelijke ambities van het Antwerpse.

strategische projecten

1. Spoor Noord

Met de ontwikkeling van Spoor Noord wordt de beperkte stedelijke groene ruimte aanzienlijk uitgebreid. Dit komt niet alleen de levenskwaliteit ten goede, maar draagt ook bij tot de open ruimte gordel rond de stad.

2. heraanleg van de Leien

De heraanleg van de Leien wordt een belangrijke as door de stad geoptimaliseerd met onder meer aparte zates voor het openbaar vervoer.

3. justitiepaleis

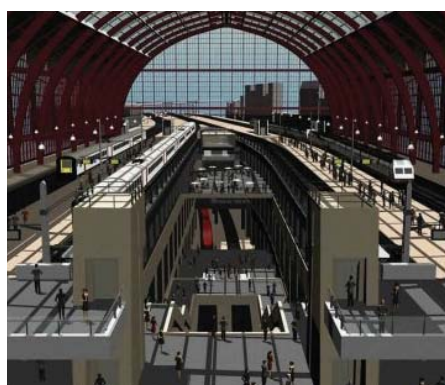
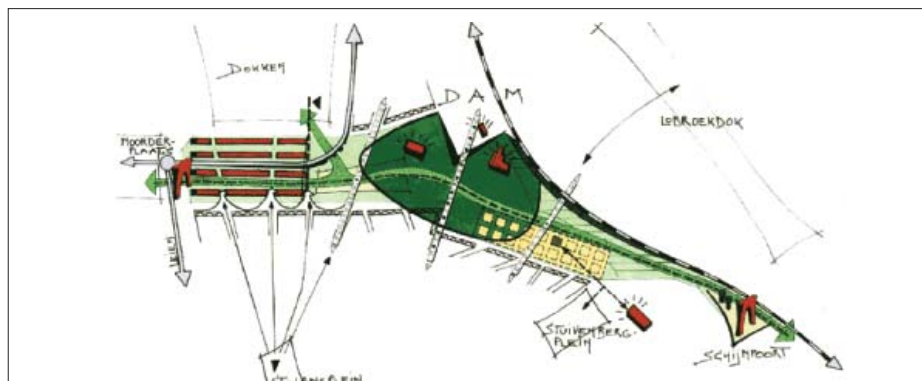
Het nieuw justitiepaleis is een architecturaal bakken voor Antwerpen. Het kadert in de vernieuwing van het ruimer gebied Nieuw Zuid.

4. HST-halte

De HST-halte verzekert een hoogwaardige verbinding van Antwerpen met de rest van Europa. De realisatie van deze halte in de kernstad gaat gepaard met een belangrijke stadsvernieuwingsopgave.

5. Deurganckdok

Het onlangs geopend Deurganckdok op Linkeroever verdubbelt de opvangcapaciteit voor containers.



1	
2	3
4	5

regionale samenwerking

Er is momenteel geen enkele vorm van gebiedsgerichte grootstedelijke samenwerking, formeel noch informeel. Met de opdeling in districten met eigen bevoegdheden, blijft samenwerking in het stedelijk gebied beperkt tot afstemming tussen naburige gemeenten voor de ontwikkeling van kleinschalige projecten en voor de oplossing van gemeenschappelijke problemen.

conclusies

leerpunten van andere stedelijke gebieden

De onderzochte steden hebben verschillende achtergronden. Sommige steden hebben zich over een lange tijdsspanne ontwikkeld tot wat ze nu zijn (zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van Kopenhagen sinds het begin van vorige eeuw). In andere gevallen hebben de veranderingen op meer radicale wijze plaatsgevonden (bijvoorbeeld de transformatie van Lille van industriestad tot een stad gericht op dienstverlening, logistiek, onderzoek en ontwikkeling en congresfuncties). In andere steden tenslotte hebben enkele decennia van overdachte planning overtuigende resultaten opgeleverd (zie bijvoorbeeld de enorme groei van Valencia dankzij efficiënte stedelijke ontwikkelingsplannen). Deze verscheidenheid hoeft de vergelijking met Antwerpen niet in de weg te staan, maar biedt veeleer de gelegenheid om verschillende zienswijzen in te brengen en op die manier een beter beeld voor het Antwerpse te creëren. Uit het onderzoek van de verschillende steden kunnen een aantal algemene conclusies worden getrokken. Deze doen niets af aan de specifieke uitdagingen die voortkomen uit de specifieke context van de verschillende steden.

sleutelthema's

economische transformatie

In alle onderzochte steden vond een zekere economische transformatie plaats. De ontwikkeling van onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's is hierbij uitermate belangrijk. Deze worden ondersteund door tertiaire instellingen die bovendien nieuwe inwoners aantrekken, evenals bedrijven die zich bij voorkeur vestigen in stedelijke gebieden met grote bevolkingsconcentraties. Zo hebben Kopenhagen en Malmö hun krachten samengevoegd in de Øresund Universiteit en op die manier voldoende gekwalificeerd personeel aangetrokken voor de Medicon Valley.

kleine en middelgrote ondernemingen

Uit deze verkenning van de steden blijkt dat kleine ondernemingen in aanzienlijke mate de economische positionering bepalen. 96% van de economische activiteit in Dublin bestaat uit kleine tot middelgrote bedrijven met minder dan 50 werknemers. In Genua gaat het over twee derde van de ondernemingen. Vanuit dit perspectief kan lastenvermindering voor bedrijven dan ook bijdragen tot de ontwikkeling van de steden. Onder meer Dublin en Rotterdam voeren een politiek van lage lasten om buitenlandse investeerders aan te trekken.

investering in infrastructuur en stedelijk vervoer

Zowel het stadsvervoer als de internationale verbindingen blijken in alle onderzochte steden sleutelthema's te zijn. Zo wordt ingezet op het beperken van het (auto)verkeer in de kernstad (bijvoorbeeld in Genua) en worden plannen ontwikkeld voor interne verbindingen en voor de uitbouw van het openbaar vervoer. De internationale bereikbaarheid van een stad of stedelijke regio via het HST-net en de luchthaven is een bepalende factor voor haar economische ontwikkeling. Zo ging de ontwikkeling van Lille samen met de uitbouw van het HST-station waardoor de stad plots een kruispunt van internationale verbindingen werd.

ontwikkeling van strategische trekkersprojecten

De City of Arts and Sciences in Valencia, het Grand Palais in Lille en Kop van Zuid in Rotterdam zijn belangrijke architecturale bakens. De ontwikkeling van deze projecten maakt de stad aantrekkelijk voor nieuwe inwoners. Daarnaast fungeren zij als congrescentra en toeristische trekpleisters die bijdragen tot de sociaal-economische ontwikkeling van de stad. De City of Arts and Sciences wordt beschouwd als symbool voor het Valencia van de 21ste eeuw. Het Grand Palais in Lille is ondertussen één van de meest gekende gebouwen dat zowel congresgangers als bezoekers aantrekt.

natuur

Steden zijn zich sterk bewust van het belang van open groene ruimten in de stad en natuurgebieden in de omgeving. Deze bepalen immers in belangrijke mate de leefkwaliteit voor de inwoners. De uitbouw van een groenstructuur is reeds sinds het begin van vorige eeuw een belangrijk thema in de ontwikkelingsplannen van Kopenhagen. Steden zoals Dublin en Rotterdam hebben programma's ontwikkeld om de watervoorraden en de waterzuivering naar de toekomst toe te garanderen.

herstructurering en ontwikkeling van de haven

Specifieke havenontwikkelingsplannen zijn een belangrijk aandachtspunt. Deze worden bij voorkeur opgemaakt in nauwe wisselwerking met het beleid voor het stedelijk gebied. Niet enkel op economisch vlak maakt de haven het verschil voor een stedelijke regio. Ze kan ook nieuwe stedelijke condities scheppen. Zo vernieuwde Genua haar havengebied vanuit zowel toeristische als economische doelstellingen. Ook Dublin trachtte door middel van een ontwikkelingsplan nieuwe slagkracht te geven aan de economische activiteiten in de haven.

regionale samenwerking

Zolang geografische grenzen en staten in belangrijke mate de wereldeconomie bepaalden, waren afzonderlijke steden de belangrijkste stuwende krachten voor (economische) ontwikkeling. Zij konden in grote mate welvaart voor hun land garanderen. Dit ging

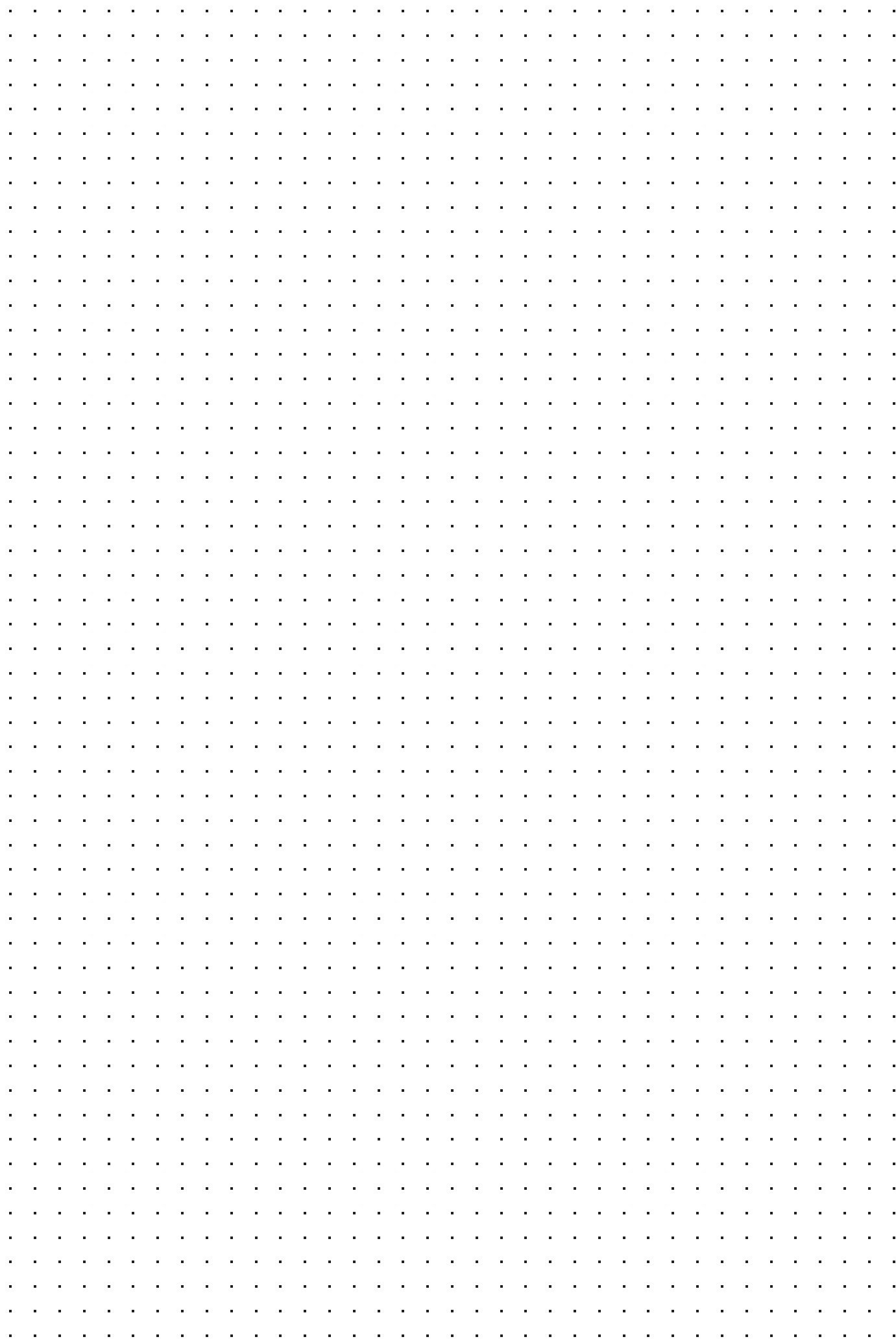
veeleer gepaard met gecentraliseerde administraties en de uitbouw van industriële specialisaties in de steden. In Antwerpen, Rotterdam, Genua en Dublin was de haven de belangrijkste motor. In andere steden werd de industriële specialisatie ondersteund door natuurlijke rijkdommen (bijvoorbeeld de mijnbouw in Lille). Tijdens het hoogtepunt van de industriële revolutie konden steden hun economische positie handhaven en nieuwe inwoners aantrekken vanuit één enkele industriële specialisatie.

De context is echter sterk veranderd. Steden die zich richten op slechts één specialisatie zullen op termijn te kampen hebben met een terugval van de economische activiteit en met werkloosheid. Recente ontwikkelingen geven aan dat een louter geografische benadering van afzonderlijke gecentraliseerde steden tekort schiet voor de verdere ontwikkeling van deze laatste. De achteruitgang van de secundaire activiteiten, de ontwikkeling van nieuwe technologieën en de uitbreiding van Europa brengen nieuwe soorten interacties tussen steden (tegenwoordig stadsregio's) met zich mee. Dit gaat bovendien gepaard met nieuwe sociale en demografische randvoorwaarden. Steden moeten op een hoger schaalniveau denken om gelijke tred te houden met deze evoluties. Een onafhankelijke opstelling zal hun ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst sterk beperken.

Meer dan een centrale stad kan een stadsregio inzetten op meerdere potentiële groeisectoren. Op die manier worden ook (kleinere) steden die deel uitmaken van de ruimere regio bij de groei betrokken. Steden hebben nood aan een hoogwaardig infrastructuurnetwerk, aan natuur- en recreatiegebieden en allerlei faciliteiten (zoals ziekenhuizen, sportcentra, musea, parken en onderwijsinstellingen) om het intern functioneren te kunnen garanderen en om te kunnen concurreren met andere steden. In afzonderlijke steden zullen hiertoe de ruimtelijke mogelijkheden en de beschikbare financiële middelen (voornamelijk belastingsinkomsten) op termijn tekortschieten. Steden in een regionaal samenwerkingsverband daarentegen kunnen hun complementaire sterkten combineren. Een regionale benadering creëert nieuwe groeimogelijkheden in een veel aantrekkelijker context. Dit kan nieuwe internationale investeerders aantrekken. In een ruimere regio kunnen infrastructuren efficiënter worden ontwikkeld en economische motoren (zoals industriële clusters) optimaal worden gelokaliseerd. Ook huisvuilinzameling en andere lokale aangelegenheden die de kwaliteit van wonen en werken bepalen, kunnen efficiënter worden aangepakt. Vanuit opgaven van gemeenschappelijk belang kan naar win-win situaties worden gestreefd.

De sociaal-economische ontwikkeling van stedelijke regio's vraagt dus niet alleen om de opmaak van ontwikkelingsplannen, maar ook om de uitbouw van gebiedsgerichte samenwerkingsverbanden. Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) omvat het 'établissement public de coopération intercommunale', met bevoegdheden op vlak van stadsontwikkeling, vervoer, publieke diensten, infrastructuur, natuur en

economische ontwikkeling. Het LMCU telt 170 verkozen afgevaardigden uit de 85 gemeenten die er deel van uitmaken. Een aantal deelgroepen richten zich op verschillende ontwikkelingsaspecten. COPIT (Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière) tracht een Frans - Belgische stedelijke regio uit te bouwen, TGVILLES RAPHAEL ondersteunt de ontwikkeling van kleine kernen. Verder zijn er PUEL (pôle universitaire européen de Lille) en Ville Renouvelée (voor onder meer stedenbouwkundige studies en projecten). In 1991 werd de Greater Copenhagen Authority opgericht (een publiek beheerde regionale instelling). Deze coördineert een aantal essentiële thema's voor de ruimere regio van Kopenhagen, met name openbaar vervoer, regionale planning en verkeer, de ontwikkeling van de Øresund regio, bedrijvigheid, toerisme en cultuur. Een aantal ondernemingen werken samen met de Greater Copenhagen Authority. Zo voert Wonderful Copenhagen het toeristisch beleid voor de hele Øresund regio (inclusief het Zweedse deel). Copenhagen Capacity tracht bedrijven en investeringen naar de regio te trekken. Het Øresund Committee fungeert als discussieforum voor regionale aangelegenheden. ØresundDirect informeert burgers, autoriteiten en ondernemingen over studeren, wonen, werken en opstarten van ondernemingen aan de andere kant van de Øresund.



04 |

AMBITIES

meerwaarden van MEGA-ambities

De veeleer journalistieke aanpak van de referentiesteden in voorgaand hoofdstuk kent uiteraard zijn beperkingen. Toch is een vergelijking van de uitdagingen voor het Antwerpse met andere Europese steden hoogst leerzaam. Enerzijds blijkt dat in het Antwerpse een aantal gelijkaardige thema's spelen als in andere Europese steden. Voorbeelden zijn: investeringen in infrastructuur, realisatie van trekkersprojecten, havenontwikkeling. Deze thema's worden ook aangepakt door bijvoorbeeld Dublin, Hamburg, Rotterdam en Valencia.

Anderzijds moeten ook andere specifieke thema's voor Antwerpen op de agenda komen. De grootste uitdaging ligt op het grootstedelijk niveau. De vergelijking met andere steden leert dat het ontbreken van een gebiedsgerichte metropolitane samenwerking een groot verschil uitmaakt.

De uitdagingen voor het Antwerpse zijn groot en veelzijdig. Essentiële vraag die hierbij kan gesteld worden is welke voordelen het Antwerpse en bij uitbreiding Vlaanderen kan hebben bij een doorgedreven Europese concurrentiestrijd, al was het maar om niet te zakken naar de onderste divisie, die van de 'Weak MEGA'.

Oriol Nello, gewezen minister voor ruimtelijke planning van de Catalaanse regering, somt in zijn bijdrage aan het boek 'Transforming Barcelona'⁽⁵⁾ een aantal voordelen op van 'metropolitanisering', die volgens hem het succes van Barcelona verklaren:

1. Het gemiddelde inkomen is toegenomen door de arbeidsmarkten van deelgebieden te integreren.
2. Door een schaa sprong te maken van 2,5 naar 4,3 miljoen inwoners heeft de metropool Barcelona een kritische massa bereikt die nodig is om grote Europese investeerders aan te trekken en grootschalige publieke werken te realiseren.
3. Dit resulteerde ook in een meer evenwichtige spreiding van rijk en arm in stad en rand.

Nello stelt zelfs dat de schaalvergroting nodig was om Barcelona stad niet te laten imploderen en om een meer duurzame ontwikkeling van de hele stadsregio mogelijk te maken. Het spreekt voor zich dat dit een enorme uitdaging was voor alle betrokken besturen, van lokaal tot nationaal (Catalonië). De bekende slagzin 'van government naar governance' was in Barcelona een cruciale sleutel tot succes. Het bestuurlijke netwerk (governance) houdt zich tegelijk met de volgende uitdagingen bezig:

1. intensiveren van binnenstedelijke vernieuwing;
2. vergroten van fysieke en virtuele bereikbaarheid;

⁽⁵⁾ zie 'Urban dynamics, public policies and governance in the metropolitan region of Barcelona', Oriol Nello, in 'Transforming Barcelona', edited by Tim Marshall, Routledge, London.

3. ontwikkelen van nieuwe centraliteiten naast de kernstad (polynodale netwerkstad);
4. innoveren met roots, onder andere gericht op grootschalige culturele projecten en versterking van publieke ruimten;
5. strategisch, flexibel en participatief plannen en besturen.

Barcelona maar ook diverse andere voorbeelden tonen aan dat infrastructuur én cultuur belangrijke nieuwe hefboomen vormen om steden een vernieuwd en attractief imago te verlenen. Net zoals andere havensteden (zoals Barcelona, Genua, Rotterdam en New York) heeft Antwerpen ook de kaart getrokken van cultuur (Antwerpen '93) én van infrastructuur vernieuwing (met de huidige grote werken als inhaalbeweging), maar de vraag blijft of Antwerpen daarmee op Europese rozen zit voor de toekomst.

Uit het werk van Han Meyer 'City and Port' blijkt duidelijk dat er een mondiale strijd is tussen grote havensteden, niet zozeer om de grootste haven te worden of te blijven, maar vooral om een attractieve stad te worden voor de creatieve en innovatieve ondernemers van deze wereld. Belangrijke succesfactoren blijken opnieuw grote infrastructuurwerken te zijn, maar dan wel gecombineerd met stedenbouwkundige programma's met koppeling van andere vitale stedelijke functies, waaronder cultuur en wonen. Opvallend in de steden die in 'City and Port' zijn bestudeerd - Londen, Barcelona, New York en Rotterdam - is opnieuw het cruciale belang van de schaalvergroting. Het volstaat niet meer om het oud (haven)centrum op te knappen, er moet ook zwaar worden geïnvesteerd in de rand. Zo voorkomt men overdruk in het oude centrum en verder verval in de traditionele rand. Het lijkt dus zaak om naast het historische centrum een aantal nieuwe centraliteiten te ontwikkelen met elk hun eigen karakter en complementair aan elkaar.

Dit sluit ook aan bij het Europese beleidsprincipe van polycentrisme of meerkernigheid, zoals onder andere verwoord in het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief. Er lijkt dus een huwelijk in de maak tussen enerzijds investeren in performante infrastructuur en anderzijds in grootstedelijke ontwikkeling met accent op attractief wonen en cultuur in zowel het hoofdcentrum als diverse subcentra. Cruciaal in dit huwelijk is bovendien het samengaan van enerzijds een sterke planningsdienst (op grootstedelijk niveau) én een vorm van grootstedelijk bestuur (vergelijkbaar met de Franse 'communautés urbaines'). Dat blijkt ook overduidelijk uit de publicatie 'Metropolitan Governance and Spatial Planning', een vergelijkende analyse van Europese stadsregio's.

De auteurs van deze comparatieve studie komen op basis van een uitvoerige beschrijving van de metropolitane planning van stedelijke regio's zoals Londen, Stockholm, Berlijn, Amsterdam, Rotterdam, Milaan, Parijs, Brussel en Barcelona tot een aantal gemeenschappelijke conclusies.

- Metropolitane coördinatie opzetten op meerdere schalen en met meerdere actoren is uitdagend én lonend.

- Voor het oplossen van metropolitane coördinatieproblemen is het opzetten van formele structuren en besturen geen garantie op succes, meestal integendeel.
- Bestuurlijke vernieuwingen en experimenten zijn nodig om al 'werkenderwijs' tot echte metropolitane coördinatie te komen.
- Het is óf het stedelijk gebied van de kernstad vergroten óf een gelijkwaardige samenwerking opzetten tussen kernstad en randgemeenten; een combinatie van beide strategieën is tot mislukken gedoemd.
- Het kernprobleem zit in het verbinden van diverse werelden van activiteiten en belangen van metropolitane actoren.
- Externe profilering via gezamenlijke projecten is vaak een goede drijfveer voor metropolitane planning en coördinatie, op voorwaarde dat er van deze projecten een blijvende werking uitgaat.

Als we bovenstaande theorieën en praktijkvoorbeelden vertalen naar de ambitie voor het Antwerps grootstedelijk beleid betekent dit:

- blijven investeren in infrastructurele vernieuwing, met performante openbare vervoerssystemen naast hoogwaardige achterlandverbindingen voor de haven(funcities);
- blijven investeren in wonen en cultuur, met de ontwikkeling van nieuwe centraliteiten in de traditionele stadsrand;
- meer dan ooit investeren in een sterke planningsdienst ... op grootstedelijk niveau;
- meer dan ooit investeren in regionale en transnationale stedelijke netwerking, in de eerste plaats binnen de Vlaamse Ruit, maar tevens in de Rijn - Schelde Delta, zodat het Antwerpse een essentiële schakel wordt in de Europese stedelijke delta van Randstad, Rijn - Ruhr, Vlaamse Ruit en Lille-metropool;
- tevens investeren in mondiale stedelijke netwerking door voortdurend alert te blijven voor relevante verandering in stad en samenleving bijvoorbeeld door middel van een grootstedelijk kenniscentrum.

Met deze ambitieuze doelstellingen voor ogen wagen we de sprong naar de mogelijke concretisering in de vorm van een aantal sleutelkwesties en strategische projecten, gekaderd binnen een coherente ruimtelijke visie voor de Antwerpse stedelijke regio.

naar een grootstedelijke agenda

ambitie

Om Antwerpen om te vormen van een 'potential MEGA' naar een 'strong MEGA' moeten de sleutelactoren van het grootstedelijk gebied hun krachten bundelen. In de toekomst moet enerzijds de huidige - reeds hoge - kwaliteit van het stedelijk leven nóg verbeteren. Daarvoor moet de stadsvernieuwing onverminderd verder gaan, gecombineerd met een ambitieuzer open ruimte programma, zowel binnen- als randstedelijk. Anderzijds zijn ook verdieping, intensivering en schaalvergroting van het stedelijk leven noodzakelijk. Daarvoor moet de complementariteit tussen stad en rand nog op vele punten en plaatsen verbeterd worden. Dit geldt zowel op ruimtelijk vlak als op het vlak van economische ontwikkeling en sociaal-culturele diversiteit. Van essentieel belang is ook de ambitie goed af te stemmen op regionaal (Vlaams) en nationaal niveau. Daarvoor moet de positie van het Antwerpse binnen de Vlaamse ruit en binnen de Noordwest-Europese stedelijke delta aangescherpt worden. Verbeterde (haven)infrastructuren alsook grootschalige voorzieningen en groen-blaue structuren als onderdelen van het Europese groene netwerk zijn noodzakelijk. De duurzame ontwikkeling van het Schelde-estuarium, gericht op een verbetering van zowel de toegankelijkheid van de haven van Antwerpen, de veiligheid van de stadsbewoners tegen overstromingen alsook de versterking en ontwikkeling van natuur past in dit streven.



sleutelkwesities

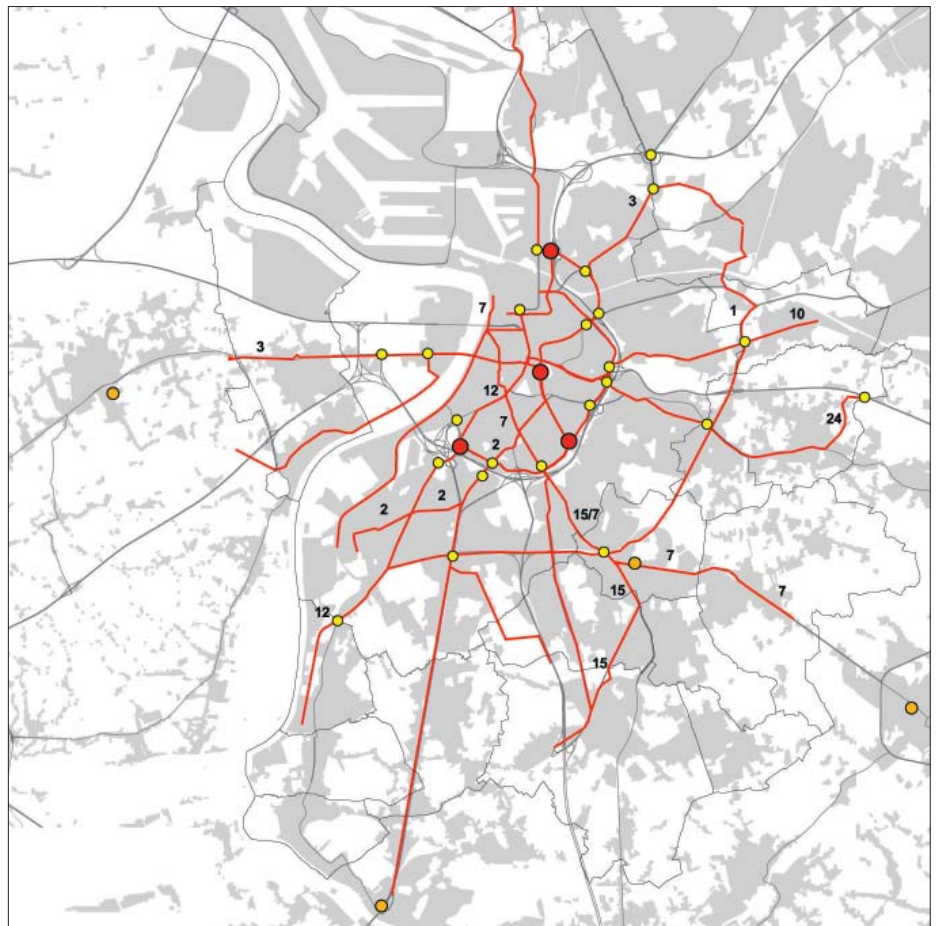
Als een eerste invulling van een grootstedelijke ambitie worden de thema's uit het afbakeningsproces voor het grootstedelijk gebied Antwerpen in een steekkaart voor het Antwerpse geschoven. Dit levert een mogelijke grootstedelijke agenda op, enigszins los van de wensen van de actoren in het gebied. Toch bewijst het louter feit dat we metropolitane thema's kunnen definiëren dat dit schaalniveau meer aandacht verdient dan vandaag het geval is.

1. groen-blaue structuur

Kernstad en randgemeenten van het Antwerpse kunnen de groene ruimten en rivieren in een groen-blaue structuur op grote schaal integreren. Dit moet leiden tot een fundamentele verbetering van de ecologische kwaliteit. Schelde, Rupel en Schijn worden dragers van een robuuste ecologische structuur en de ontwikkeling van grootschalige landschapsparken met een belangrijk potentieel voor recreatie. Dit zal de metropolitane kwaliteit aanzienlijk verbeteren.

2. mobiliteit en verdichting

Verdichting van specifieke multimodaal bereikbare stedelijke plekken is noodzakelijk om nieuwe economische ontwikkeling tot stand te brengen en terzelfdertijd open gebieden te bewaren. Hiervoor zijn de fundamentele uitbouw van het grootstedelijk tramnetwerk en een gedeelde visie op het wegensysteem belangrijke stapstenen. Op de knooppunten van beide netwerken is ruimte voor selectieve intensivering.



*een uitgebreid grootstedelijk tramnet
creëert nieuwe ontwikkelingslokaties*

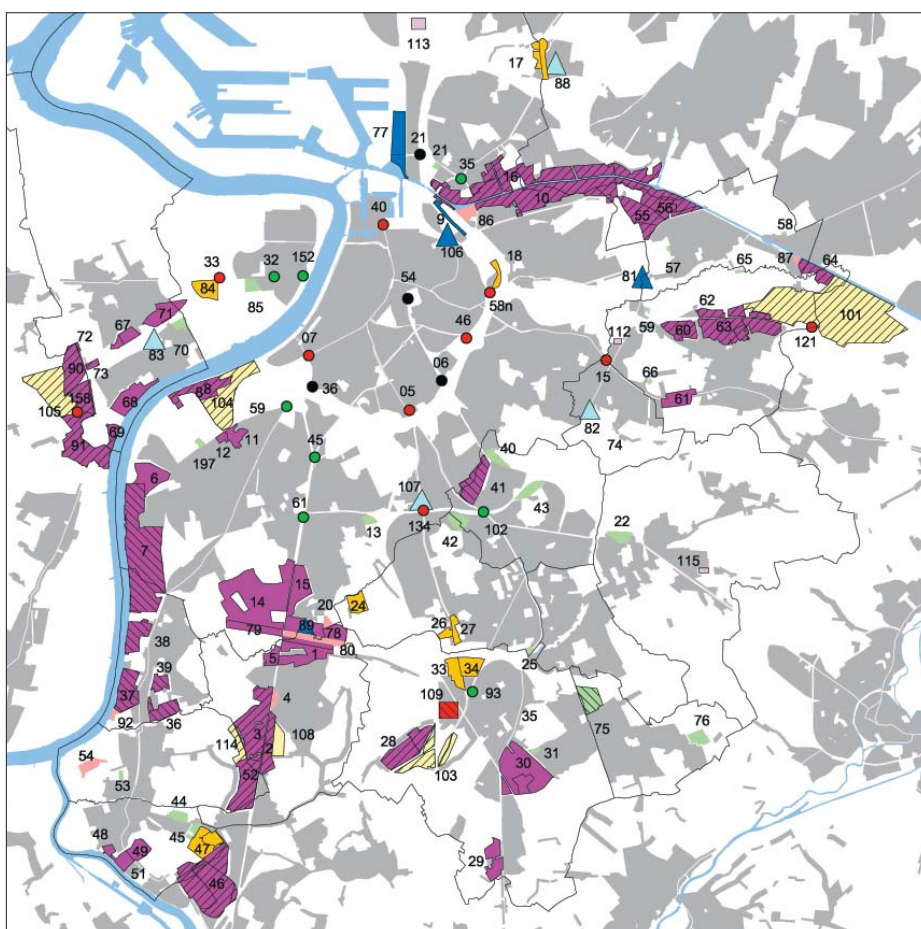
3. havenontwikkeling

De ontwikkeling van de haven - zoveel mogelijk door interne verdichting en intensivering - is niet alleen belangrijk voor de stedelijke economie van Antwerpen maar bij uitbreiding ook voor Vlaanderen en Europa. Het herstellen van de ruimtelijke relatie tussen stad en haven is een belangrijk nevendoeel.

4. transformatie van de stedelijke economie

In het kader van het grootstedelijk afbakeningsproces is een visie op de toekomstige

metropolitane economie ontwikkeld, uitgaande van de beperkte beschikbare ruimte. Het accent ligt daarbij op de transformatie van bestaande industriezones, het scheppen van nieuwe mogelijkheden voor de dienstensector, de ontwikkeling van de toeristisch-culturele economie, alsook het behoud van het wereldleiderschap in de diamantsector. Ook Antwerpen moet de evolutie naar een creatieve kenniseconomie doormaken.



een visie op typering van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen draagt bij tot het behoud van het economisch draagvlak

5. grootstedelijke faciliteiten

Het ontwikkelen van nieuwe of bijkomende grootstedelijke faciliteiten zoals grootschalige sport- en recreatiecentra zal de identiteit en de internationale positie van het Antwerpse versterken. Een grootstedelijk debat over de wenselijke functies en locaties zal hun doeltreffendheid en complementariteit verbeteren. Dit betekent een schaalvergroting in het denken over de lokatie en een programmatische invulling van bestaande en nieuwe grootstedelijke voorzieningen. Zij moeten immers bijdragen tot de identiteit en de internationale positionering van het grootstedelijk gebied.

Uiteraard kunnen in de toekomst andere thema's worden aangeboord. Zo blijven de

thema's veeleer klassiek ruimtelijk van aard. Het thema 'de kracht van de diversiteit' komt bijvoorbeeld nog niet voor maar zou in de toekomst wel eens heel belangrijk kunnen worden.

strategische projecten

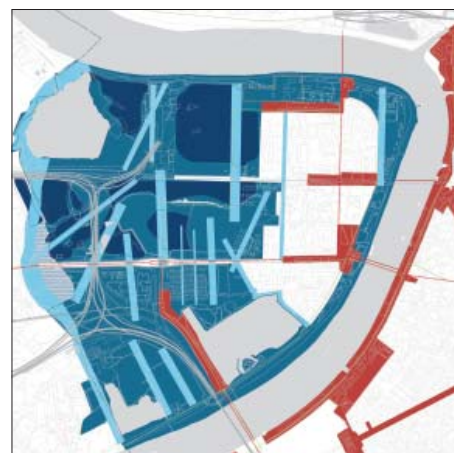
De nieuwe steekkaart van het Antwerpse bevat naast grootstedelijke sleutelkwesties ook een aantal mogelijke gebiedsgerichte grootstedelijke projecten. Andere projecten binnen andere thema's zijn uiteraard mogelijk. Voorbeelden die onder andere volgen uit het afbakeningsproces voor het grootstedelijk gebied zijn de volgende.

1. Ring-Singel

Het gebied rond de Ring van Antwerpen en de parallelle stadsboulevard (de Singel) moet worden geherstructureerd tot een hoogwaardige zone voor grootstedelijke voorzieningen op het vlak van wonen, werken, recreëren en verplaatsen. De te verdichten plekken vallen samen met de belangrijkste haltes van openbaar vervoer. Dit leidt tot de ontwikkeling van parken en grootschalige programma's (met een belangrijk aandeel kantoren), afgestemd op de verschillende niveaus van (multimodale) bereikbaarheid. De ontwikkeling van de omgeving van het sportpaleis en het Lobroekdok met grootschalige leisure, recreatie- en sportfaciliteiten, afgestemd op de multimodale bereikbaarheid is hiervan een onderdeel.

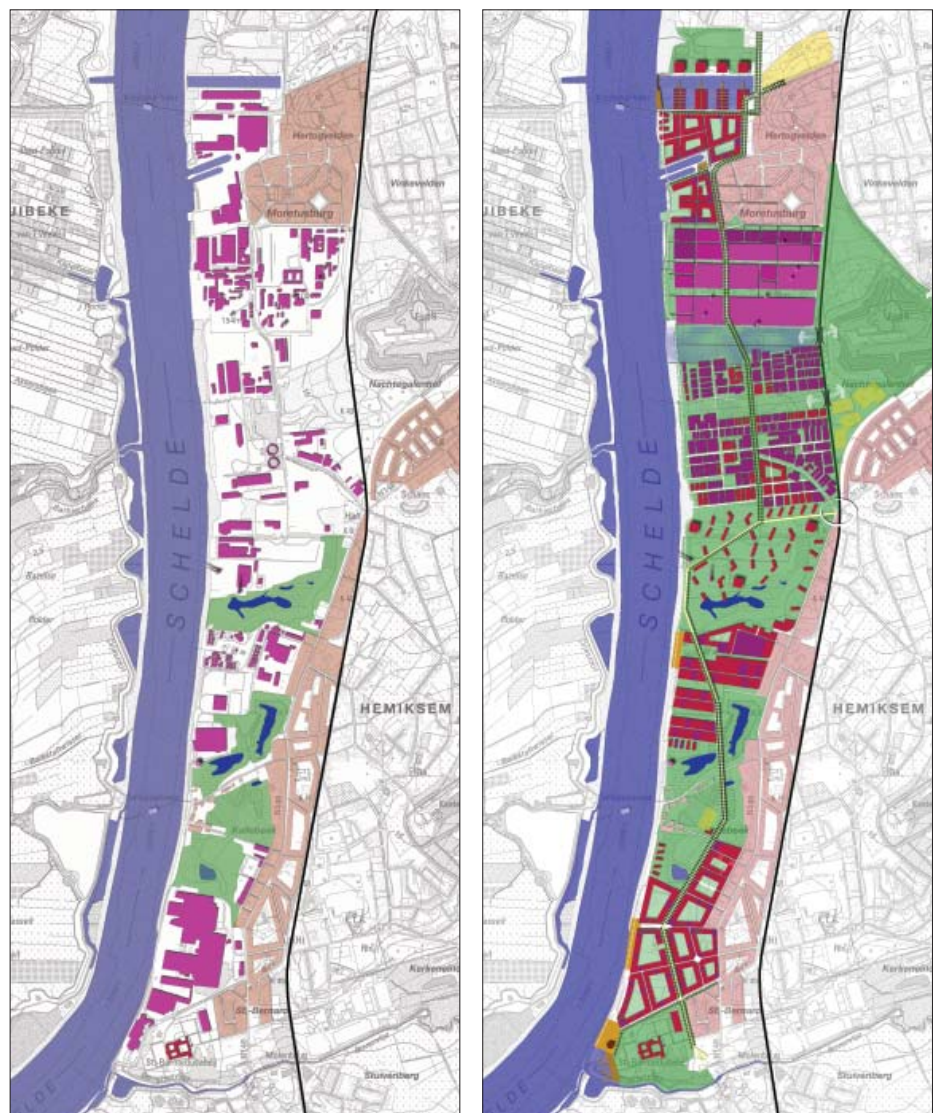
2. Linkeroever

De stiefmoederlijk behandelde linkeroever wordt beter geïntegreerd in het grootstedelijk gebied van het Antwerpse, met accent op versterking van de (stedelijke) open ruimten en het recreatief medegebruik. Ook dienen zich hier goede kansen aan voor de ontwikkeling van bijkomende grootstedelijke recreatieve faciliteiten. Linkeroever wordt (blijft) in dat geval een grootschalig landschapspark met open ruimten, watergebieden, parken en recreatie- en sportfaciliteiten.



3. Metropolaan waterfront

De Schelde is veruit het belangrijkste structureel element voor het grootstedelijk gebied. Het oude concept van 'stad aan de stroom' kan doorontwikkeld worden tot 'grootstedelijk gebied aan de stroom'. Dit vraagt bijzondere aandacht voor de transformatie van de zuidelijke oude industriezones in Hoboken, Hemiksem en Schelle naar gemengde en attractieve woon- en werkmilieus die inspelen op de kwaliteiten van het waterfront.



*een mogelijke transformatie van
industriegebieden langs de Schelde*

4. Oosterweelverbinding

Deze nieuwe wegverbinding tussen linker en rechteroever is een belangrijk project in het kader van de mobiliteitsbeheersing van de havenontwikkeling op linkeroever.

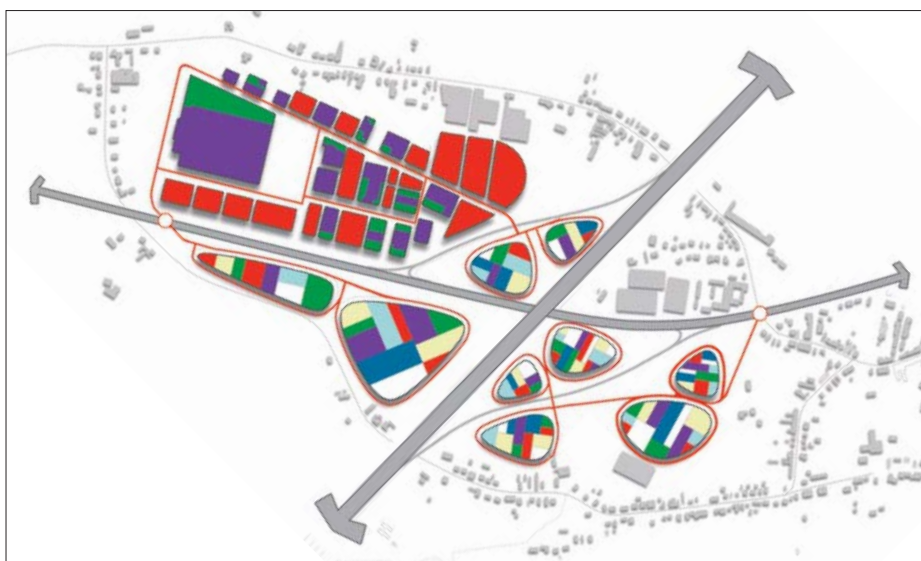
Het biedt tevens de kans beide oevers beter op elkaar te betrekken. Dit grootschalig infrastructuurproject dient derhalve opgevat te worden als een belangrijk stedelijk project, met daaraan gekoppeld vele andere belangen en kansen.

5. Het Zuidpark

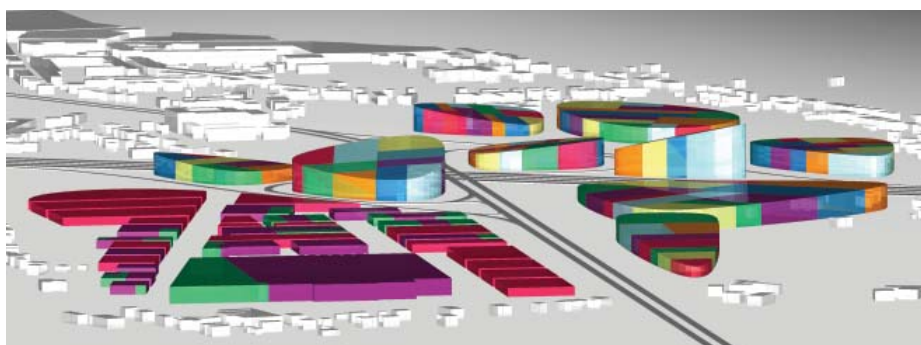
Het beoogde 'Zuidpark' (vertrekkend van een stadsrandbos in Edegem, Kontich en Aartselaar) is een proefproject in de verwezenlijking van een landschapspark op grote schaal. Het voegt een metropolitane dimensie toe aan de binnenstedelijke groene structuur.

6. Kontich bedrijvenzone

Aan de zuidelijke rand van het grootstedelijk gebied kan een nieuwe metropolitane bedrijvenzone ontwikkeld worden aan de poort van de snelweg naar Brussel. Deze zone heeft de potentie om logistiek, hightech en kantoren te integreren in een parkachtige setting met vrij hoge dichtheid. Het gebied wordt één van de 'grootstadspoorten' aan de rand van het stedelijk gebied.



Kontich Satenrozen, een 'grootstadspoort' voor het Antwerpse



regionale samenwerking

Het is ten slotte duidelijk dat voor deze thema's en projecten, denken op een metropolitane schaal en een gebiedsgebonden metropolitane samenwerking onontbeerlijk zijn. Telkens komen meerdere actoren, gemeenten, andere overheden, budgetten en instrumenten in beeld. Er is nood aan een grootstedelijk platform naar het voorbeeld van andere steden. Overleg en samenwerking tussen stad en rand zijn essentiële voorwaarden om van het Antwerpse een sterke MEGA te maken en dus om op Europees niveau een rol van betekenis te (blijven) spelen.

Vele actoren vertonen een voorzichtige interesse in dit schaalniveau maar nemen voorlopig geen stappen tot het opnemen van de uitdaging. In het kader van het afbakeningsproces voor het grootstedelijk gebied Antwerpen is op informele basis een aanvang gemaakt met overleg tussen de openbare besturen en andere stakeholders van stad en rand. Minstens vijftien gemeenten en vele sociaal-economische en andere actoren kwamen samen met provincie en de Vlaamse overheid rond een beperkte reeks van belangrijke kwesties en acties die geschikt lijken voor metropolitane samenwerking.

Het is niet nodig noch gewenst om van de informele sfeer plots een grote stap te zetten naar een zeer formele metropolitane structuur. Daarom lijkt het versterken van samenwerking van onder uit meer aangewezen, bijvoorbeeld door in werkgroepen te werken aan inhoudelijke thema's. Zo zou stap voor stap kunnen toe gewerkt worden naar het grootstedelijk niveau. Als de tijd daarvoor rijp is, kan deze werkwijze worden bekrachtigd in een 'grootstedelijk charter'.

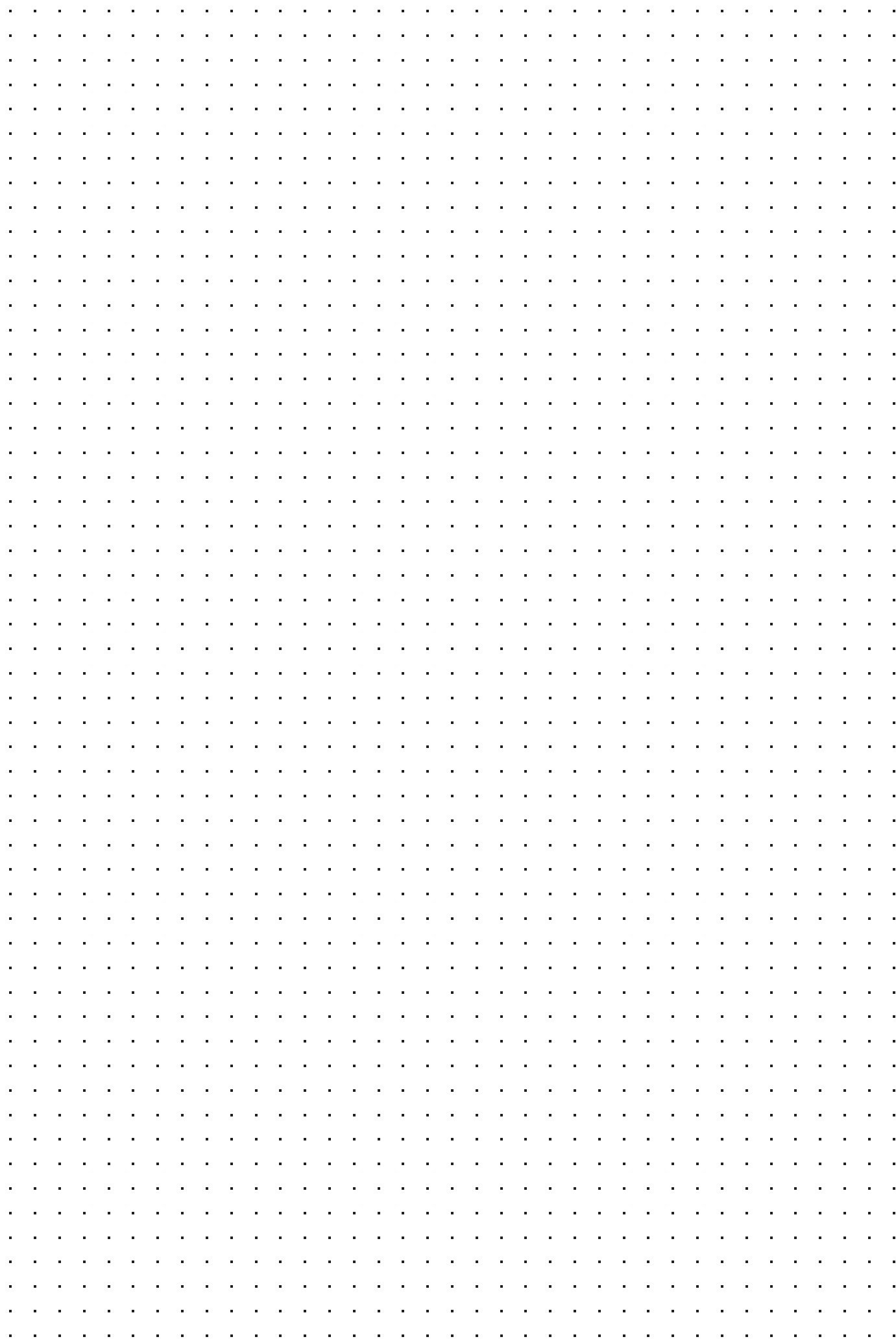
05 |

UITLEIDING

Iedere lezer kan zijn of haar conclusies trekken uit de verkennende studie van een aantal Europese referentiesteden en de mogelijke lessen voor het Antwerpse. Deze verkennende studie is echter vooral bedoeld als oproep. Een oproep om met voldoende hoog ambitieniveau na te denken over en te werken aan de Antwerpse metropool. Het is tevens een hartenkreet om de krachten te bundelen op Antwerps én Vlaams niveau. De krachten bundelen is nodig om van de potentiële MEGA een sterke MEGA te maken. Met een sterke MEGA kan weer aansluiting nagestreefd worden op de historische Europese koppositie van de Antwerpse metropool. De totale afwezigheid van de metropolitane regio op het Europese forum, bestuurlijk en informeel, lijkt dé te nemen hindernis in de Europese hordenloop. Metropolitane samenwerking van stad en rand is dus geen optie maar een must.

Bovendien kan de Antwerpse metropool dit hoge ambitieniveau - trouwens net zoals in de Gouden Eeuw - enkel realiseren door strategisch maar intensief samen te werken met andere steden. Op mondiaal en Europees niveau lijkt dat vooral een kwestie van willen en kunnen, maar binnen de verstedelijkte Noordwest-Europese delta is het meer een kwestie van moeten. De tijd-ruimte afstanden van Lille tot Amsterdam en van Antwerpen tot Keulen krimpen verder ineen, zodat de Antwerpse metropool nu veeleer een cruciale schakel vormt in een ketting, dan de ankerfunctie die het vroeger vervulde (ten noorden van de Alpen). En ook veel meer dan in het verleden is de kwaliteit van de rand om de kernstad - zowel in termen van economische vitaliteit als leefbaarheid - een bepalende randvoorwaarde om die schakelfunctie goed te kunnen vervullen.

Met deze brochure lanceren we een oproep tot alle stakeholders - van bestuurders en bedrijfsleiders tot geëngageerde burgers - om samen de agenda te bepalen van de grootstedelijke samenwerking tussen stad en rand. Een metropolitaan forum voor het Antwerpse zou met deze agendapunten aan de slag kunnen gaan zonder veel formalisme en 'ruggenspraak'. Het forum kan geleidelijk uitgroeien tot een gezaghebbend lerend netwerk van grootstedelijke actoren die op zoek zijn naar win-win situaties. Alleen via deze weg is een gedragen beleid mogelijk om van de 'potential MEGA' een 'strong MEGA' te maken.



BRONNEN

Bronnen werden hoofdzakelijk geraadpleegd in de periode november 2004 tot februari 2005. Er werd gekozen voor een vrij volledige weergave van de betrokken internet adressen.

Valencia

Acceso a Turisvalencia. TurisValencia Homepage. URL: <http://www.turisvalencia.es/>

Ajuntament de Valencia. Ajuntament de Valencia Homepage. URL: <http://www.ayto-valencia.es/>.

Ajuntament de Valencia. Seccion infociedad. URL: <http://www.ayto-valencia.es/ayuntamiento2/nd-infociedad7.nsf/documentoswebacc/F9056246F5D8255CC1256F5000443AC0/>.

Asesores on line. Galeria fotografica. URL: <http://asesores.com/valencia/fotos.htm/> Ayuntamiento de Valencia – Naturaleza en el Parque de Cabecera. URL: <http://www.valencia.es/ayuntamiento2/nd-infociedad7.nsf/documentoswebacc/F9056246F5D8255CC1256F5000443AC0/>

Centro de Estrategias y Desarrollo de Valencia. Homepage Ceyd. URL: <http://www.ceyd.org/>.

Diputacio de Valencia. Red de Municipios Valencianos hacia la Sostenibilidad. URL: <http://www.pueblosvalencianosostenibles.org/>

Empresa Municipal de Transportes de Valencia. EMT Valencia. URL: <http://www.emtvalencia.es/b1024.htm/>.

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. Metrovalencia Homepage. URL: <http://www.metrovalencia.com/metroval/html/home/home.asp#>.

Generalitat Valenciana – Entidades locales. URL: <http://www.gva.es/jsp/distributivas/entidades.jsp/>

Generalitat Valenciana – Presidencia de la Generalitat Valenciana. URL: http://www.gva.es/guia_ins/organigramas/PRESI.pdf

Generalitat Valenciana. Generalitat Valenciana PORTALGV. URL: <http://www.gva.es/jsp/portalgv.jsp?deliberate=true/>.

Institut Valencia D'Estadística. Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana. URL: <http://ive.info-centre.gva.es/>.

La Real Federación Española de Natación. PISCINA VALENCIA. URL: <http://www.piscinavalencia.com/>.

Plan Estratégico de Valencia. Valencia 2015 Homepage. URL: <http://www.valencia2015.org/index.php/>.

Lille

About.com. Lille Grande Palais Congrexpo by Rem Koolhaas. URL: <http://architecture.about.com/library/blkoolhaas-lille.htm/>.

Christian Lefèvre - Les coopérations métropolitaines en Europe. URL: http://www.metropoles.org/metropole/rubrique.php3?id_rubrique=47/

COPIT-GPCI - La métropole transfrontalière en questions: ce qu'en pensent les secrétaires communaux. URL: <http://www.copit-gpci.org/fr/index.html>

COPIT-GPCI - Métropole transfrontalière: perceptions, attentes, orientations . URL: <http://www.copit-gpci.org/fr/index.html>

COPIT-GPCI - Proposition de stratégie pour une métropole transfrontalière. URL: <http://www.copit-gpci.org/fr/index.html>

gpci.org/fr/index.html

COPIT-GPCI - Stratégie pour une métropole transfrontalière. URL:<http://www.copit-gpci.org/fr/index.html>

COPIT-GPCI - Une métropole en réseau. URL:<http://www.copit-gpci.org/fr/index.html>

COPIT-GPCI. COPIT-GPCI. URL:<http://www.grootstad.org/en/index.html>.

Datar - Pour un rayonnement européen des métropoles françaises (Éléments de diagnostic et orientations). URL: http://www.metropoles.org/metropole/rubrique.php3?id_rubrique=83/ ISSN 03396436

DATAR. APPEL COOPERATION. URL: <http://www.metropoles.org/metropole/>.

Datar. Bienvenue sur le site de la DATAR. URL: <http://www.datar.gouv.fr/>.

Groupe Tiru. Group Tiru Homepage. URL: <http://www.tiru.fr/>.

INED. Ined-Institut National Etudes Démographiques-Recherches sur la population et en démographie. URL:<http://www.ined.fr/>.

INSEE - La France en bref - ition 2003.URL: <http://www.insee.fr/en/ffc/intfrcbref.pdf/>

INSEE - National Institute for Statistics and Economic Studies – France. URL: http://www.insee.fr/en/home/home_page.asp.

LILLE 2004. LILLE 2004 - CAPITALE EUROPEENNE DE LA CULTURE. URL:<http://www.lille2004.com/>.

Ministere des affaires etrangeres francaises. A region between tradition and redeployment. URL: http://www.france.diplomatie.fr/label_france/ENGLISH/REGION/npcalais/npcalais02.html

MOT. Espaces transfrontaliers. URL: <http://www.espaces-transfrontaliers.org/indexsite.php/>.

Région Nord pas de Calais. Atlas Nord-Pas-de-Calais. URL:<http://www.atlas.nordpasdecalais.fr/>.

Reseau des Agglomerations de Flandres, du Hainaut, de L'Artois et du Littoral. Lille. URL: <http://www.rafael.org/villes/lille.htm>.

Rozenblat, Céline and Cicille, Patricia - Les villes européennes, analyse comparative. [November/december 2004] URL: http://www.metropoles.org/metropole/IMG/pdf/analyse_comparative_vi.pdf/

Russell, Paula - Integrated Urban Renewal in Ireland:Constraints to achieving integration in the H.A.R.P. Project Dublin.URL: <http://www.by-og-byg.dk/eura/workshops/papers/workshop2/russell.pdf/>

SAEM EURALILLE. EURALILLE. URL: http://www.saem-auralille.fr/PLAN_DU_SITE/index.aspx.

Antwerpen

National Institute of Statistics Belgium. Statistics Belgium - NIS – INS. Homepage. URL: <http://statbel.fgov.be/>

StadAntwerpen - Spatial Structure Plan, Streamlining Antwerp 2. [November/december 2004]. URL:<http://www.ruimtelijkstructuurplanantwerpen.be/documents.aspx?l=04&id=10>

Universiteit Antwerpen. Universiteit Antwerpen – HOME. URL: [http://www.ua.ac.be/..](http://www.ua.ac.be/)

Vlaams Parlement. Vlaams Parlement. URL: <http://www.vlaamsparlement.be>.

Werken Antwerpen. WerkenAntwerpen Homepage. URL: http://www.werkeninantwerpen.be/projecten/leien/infopunt_leien.aspx.

Rotterdam

Bureau waardenburg bv - Surface water purified by nature. URL: <http://www.buwa.nl/backsite/attachments/1096970883Poster.pdf>

Deltametropolis. Deltametropolis Homepage. URL: <http://deltametropolis.nl.tripod.com/>.

Deltametropool. Deltametropool Homepage. URL: <http://www.deltametropool.nl/>.

Frieling, Dirk – Deltametropolis, a strategic concept. URL: http://www.megacities.nl/lecture_6/frieling.pdf

Informatiecentrum Kop van Zuid. Kop van Zuid Homepage. URL: <http://www.kopvanzuid.rotterdam.nl/>

Infracentrum Rotterdam. Rotterdam Centraal Homepage. URL: <http://www.rotterdamcentraal.com/>.

Jan Lahmeyer. Population statistics historical demography. URL: <http://www.library.uu.nl/wesp/populstat/populframe.html>.

Kop van Zuid Communications team – Kop van Zuid, city of tomorrow. URL: <http://www.kopvanzuid.rotterdam.nl/citytomorrow.pdf>

Matthijs van Muijen, Duurzaam Rijnmond Project team – Innovations in Rotterdam Harbour. URL: http://www.porttechnology.org/journals/ed13/pt13_downloads/pt13_77.pdf

Port of Rotterdam – Port statistics 2003. URL: http://www.portofrotterdam.com/abouttheport/images/29_56582.pdf

Projectorganisatie Maasvlakte 2. Maasvlakte 2 Homepage. URL: <http://www.maasvlakte2.com/>.

Projectteam Rotterdam Centraal – Rotterdam Centraal. URL: <http://www.rotterdam.nl/rotterdam/internet/collegesites/wethouderhulman/rapportbouwstenen.pdf>

Province Zuid Holland. Welkom bij de provincie Zuid-Holland. URL: <http://www.pzh.nl/index.jsp>

ROM-Rijnmond. ROM-Rijnmond Homepage. URL: <http://www.rom-rijnmond.nl/english/index.shtml/>.

Rotterdam Development Company – Practical guide for new residents. URL: <http://www.ondernemerswinkel.rotterdam.nl/>

Rotterdam Development Corporation. Rotterdam Development Corporation Homepage. URL: <http://www.rotterdam.com/>

Stadsregio 2002-2004. Stadsregio Website - Spatial planning. URL: <http://www.stadsregio.rotterdam.nl/?ID=21328/>.

Stadsregio Rotterdam. RR2020. URL: <http://www.rr2020.nl/default.asp?ID=9237/>.

Statistics Netherlands. Statistics Netherlands (CBS). URL: <http://www.cbs.nl/en/>

The Municipality of Rotterdam. Welcome to Deltaworks Online - Welkom op Deltawerken Online. URL: <http://www.deltawerken.com/>

The Rhine-Schelde Delta Co-operative organisation. Rijn-Schelde-Delta. URL: <http://www.rsdelta.org/english/index.htm/>.

Urban Social. THE ROTTERDAM PILOT PROJECT, THE DEVELOPMENT OF ONE OF THE OLDER DISTRICTS OF THE CITY. URL: http://www.urban-social.org/_html/_catalogo/europa/central/cat6_4.htm/.

Wikipedia. Rotterdam - Wikipedia, the free encyclopedia. URL: <http://en.wikipedia.org/wiki/Rotterdam>

WIMBY! Organisatie. Organisatie International Building Exhibition Rotterdam-Hoogvliet. URL: <http://www.wimby.nl/modules.php?op=modload&name=News&file=article&sid=10&mode=thread&order=0>

Genua

Comune Genova – I numeri di Genova. URL: http://www.comune.genova.it/portal/template/viewTemplate?templateId=xr5forp4v2_layout_d0t3bvp4v7.psml

Comune Genova - Il Piano della Città dalla Conferenza Strategica al 2004, 2010. URL: http://www.comune.genova.it/portal/template/viewTemplate?templateId=xr5forp4v2_layout_sju8bvp4v9.psml/

Comune Genova - La vita in città. URL: http://www.comune.genova.it/portal/template/viewTemplate?templateId=xr5forp4v2_layout_d0t3bvp4v7.psml

Comune Genova - Quadro degli obiettivi e delle principali azioni. URL: http://www.comune.genova.it/portal/template/viewTemplate?templateId=xr5forp4v2_layout_mmjoxcp4va.psml

Finporto di Genova. Autorità Portuale di Genova. URL: <http://www.porto.genova.it/main.jsp?home=true/>.

Palazzo Ducale S.p.A.. Il sito ufficiale di Genova 2004 capitale europea della cultura. URL: <http://www.genova-2004.it/>.

PRoGRESS. Genoa (Italy). URL: <http://www.progress-project.org/Progress/genoa.html>.

Provincia di Genova - f05_cap5.6_Popolazione. URL: <http://cartogis.provincia.genova.it/cartogis/ptc/>

Provincia di Genova. Amministrazione Provinciale di Genova Homepage. URL: <http://www.provincia.genova.it/>.

SISTAN. Sistema Statistico Nazionale. URL: <http://www.sistan.it/>.

UGIS - Questionnaire Urban Development Programmes. URL: http://www.ufsia.ac.be/ugis/results/udps/IT_urban_genoa.pdf

Urban 2. Urban 2 Genova. URL: <http://www.urban2genova.it/>

Wendell Cox Consultancy. Italy Large Cities Population from 1951. URL: <http://www.demographia.com/db-itcity.htm/>.

Kopenhagen

City of Copenhagen – International Strategy for the City of Copenhagen I&II. URL: <http://www.kbhbase.kk.dk/kbhbase/pegasus.nsf/0/649B42AD39DC306441256E5500385527?OpenDocument/>.

City of Copenhagen – Vestamager. .URL: [http://www.kbhbase.kk.dk/kbhbase/gfx.nsf/Files/11VESTAMNY.pdf/\\$file/11VESTAMNY.pdf/](http://www.kbhbase.kk.dk/kbhbase/gfx.nsf/Files/11VESTAMNY.pdf/$file/11VESTAMNY.pdf/)

Copenhagen Capacity. Copenhagen Capacity - Business location in Copenhagen. URL: [http://www.copcap.com/..](http://www.copcap.com/)

Copenhagen City – Copenhagen in figures 2004. URL: <http://www.sk.kk.dk/>

Copenhagen City – Statistical ten-year Review 2003. URL: http://www.sk.kk.dk/english/2003_tiaar_uk.html/

Copenhagen statistical office. Statistical Office, Copenhagen. URL: <http://www.sk.kk.dk/indexUK.htm..>

DSB – DSB Annual Report 2003. URL:<http://www.dsb.dk/2003/download/> CVR no. 25050053
Hovedstadens Udviklingsråd - Statistical Yearbook 2003 for the Copenhagen Region URL: <http://www.hur.dk/> ISBN 87-7971-081-6 ISSN 1601-6319
MT Conference Service. MTCS Copenhagen. URL: <http://www.mtcs.dk/>.
Ørestad Dev. Corporation. [http--www.orestad.dk-](http://www.orestad.dk-). URL: <http://www.orestad.dk>.
Ørestad Development Corporation -News Magazine from the Ørestad Development Corporation N.2. URL: <http://www.orestad.dk/>
Orestadsselskabet – Orestaden The Master Plan URL: <http://www.orestadsselskabet.dk/>
Øresund Network AB. Øresund Network. URL: <http://www.oresundnetwork.com/>.
Scandnet AB - oresund.com Homepage. URL: <http://www.oresund.com/welcome.asp/>
Statistics Denmark. Statistics Denmark Homepage. URL: <http://www.dst.dk/HomeUK.aspx/>.
Wonderful Copenhagen - Greater Copenhagen and Oresund Region bednight statistics. URL: <http://www.woco.dk/>

Dublin

Andy Boland. Welcome to MERA. URL: <http://www.mera.ie/guidelines.html/> .
Border Regional Authority. Border Regional Authority Website. URL: <http://www.border.ie/index.html>
Central Statistics Office – Statistical Yearbook of Ireland 2004.:<http://www.cso.ie/principalstats/yearbook2004.html/>
Central Statistics Office. Central Statistics Office of Ireland Homepage. URL: <http://www.cso.ie/>.
Dublin Chamber of Commerce – Dublin 2020. URL: <http://www.dubchamber.ie/Uploads/2020%20Vision.pdf/>
Dublin City - DublinBaysp2002. URL: <http://www.dublincity.ie/services/newsreports/Dublin-Baysp2002.pdf/>
Dublin City - Sutton Pumping Station and Submarine Pipeline. URL: http://www.dublincity.ie/services/DBP_suttonbrochure.pdf/
Dublin City Council - Review of Dublin City Development Plan, 1999 and preparation of a new City Development Plan 2005 - 2011. URL: http://www.dublincity.ie/planning/devplan/dev_planreview.htm/
Dublin city council, department of environment. Dublin.ie – Website. URL: <http://www.dublin.ie/>
Dublin City Council. Dublin City Council Homepage. URL: <http://www.dublincity.ie>
Dublin City Council. Dublin City Council Planning Department. URL: <http://www.dublincity.ie/planning/devplan.htm/>.
Dublin Regional Authority and the Mid East Regional Authority - Regional Planning Guidelines 2004-2016. URL: <http://www.sdublincoco.ie/sdcc/departments/planning/publications/html/library/files/RPG-2004-2016.pdf/>
Dublin regional authority. Dublin regional authority. URL: <http://www.dra.ie/intro.htm>
Dublin Regional Authority. Regional planning guidelines. URL: <http://www.spggda.ie/default.asp>.
Dublin Regional Authority. Regional planning guidelines. URL:<http://www.rpg.ie/>

Dublin tourism. Dublin Tourism - Official Visitor Information for Dublin. URL: <http://www.visitdublin.com/>

EMTA. Dublin_news. URL: http://www.emta.com/dublin_news.htm/.

Enfo. Dublin's Water. URL: <http://www.enfo.ie/leaflets/bs22.htm>

EU Cohesion Fund. EU Cohesion Fund Homepage. URL: <http://www.cohesionfund.ie/ireland.html/>.

European Commission Representation in Ireland. The European Commission Representation in Ireland. URL: <http://www.euireland.ie/ireland/regions/#d>.

Gamma. Gamma. URL: <http://www.gamma.ie/>.

Government of Ireland – Information on the Irish State. URL: <http://www.irlgov.ie/default.asp>.

Government of Ireland. DUBLIN METROPOLITAN STREETS COMMISSION ACT, 1986 SECTION 2. URL: <http://www.irishstatutebook.ie/ZZA30Y1986S2.html>

iaqi.com. Dublin regional Ireland Resources. URL: <http://www.iaqi.com/ireland/dublin-regional.html>

IDA. IDA Ireland – Locations. URL: <http://www.idaireland.com/G/locations/towns.asp?Region=1&rea=east&locationid=6/>

Jones Lang LaSalle. Property Detail Page. URL: <http://www.joneslanglasalle.ie/property/property.asp?action=list§or=1/>.

NDP/CSF Information Office. National Development Plan. URL: http://www.ndp.ie/newndp/displayer?page=cdets_tmp_67414/.

North Dublin Development Coalition. North Dublin Development Coalition Homepage. URL: <http://www.nordubco.ie/publications.html/>.

Oultwood. Eire local government. URL: <http://www.oultwood.com/localgov/eireinfo.htm/>.

Regional Planning Guidelines Project Office. Regional Planning Guidelines Greater Dublin Area. URL: http://www.ashbourne.ie/Planning/regional_planning_guidelines.htm/.

South Dublin County Council. South Dublin County Council Homepage. URL: <http://www.sdblincoco.ie/ccard.aspx/>.

Spatial Policy Section. The National Spatial Strategy. URL: <http://irishspatialstrategy.ie>

Bijkomende boeken

Belderbos, Frank; van den bout, Jaap; Meyer, Han; Pasveer, Erik; Rodenberg, Piet; van Teeffelen, Jan; Tilman, Harm; van Voorden, Frits – Kop van Zuid. Jaap van den Bout, Erik Pasveer, 1994. ISBN 90-6450-187-4

Berg, Professor Leo van den. Meer, Dr Jan van der. Otgaar, Drs Alexander H.J. - The Attractive City (Catalyst for Economic Development and Social Revitalisation). URL: <http://www.euricur.nl/themes/attractivecity.htm/>

Studio 04, Iris Consulting, Steffens Cuyers, Hoger Architectuurinstituut Henry van de Velde – Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (Voorontwerp – first draft). Antwerpen, July 2004

Vogelij, Jan; Bussadori, Virna; participating cities – Cultures of cities (transformations generating new opportunities). Deckers Druk, 2001

Bijkomende websites

City Mayors web page. City Mayors Mayors running the world's cities. URL: <http://www.citymayors.com/>.

Creative City Network of Canada. Creative City Network - City Profiles. URL: <http://www.creative-city.ca/city-profiles/index.html>.

Cushman & Wakefield Healey & Baker - European Cities Monitor 2003. URL: <http://www.cushman-wakefield.com/>

Cushman & Wakefield Healey & Baker - European Cities Monitor 2004. URL: <http://www.cushman-wakefield.com/>

E.U. . EUROPA - Gateway to the European Union. URL: http://europa.eu.int/index_en.htm/.

ESPON – Diversity within the European territory. URL: <http://www.espon.lu/> ISBN 2-9599669-0-2

ESPON – Espo in Progress. URL: <http://www.espon.lu/> ISBN 2-87996-848-8

Eurocities. Eurocities. URL: <http://www.eurocities.org/>.

European Environment Agency. EEA. URL: <http://org.eea.eu.int/>.

Eurostat – The eurostat yearbook 2004. URL: http://epp.eurostat.cec.eu.int/portal/page?_pageid=1334,1457135,1334_1457140&_dad=portal&_schema=PORTAL ISSN 1681-4789

Fédération de revues en sciences humaines et sociales. Revues.org. URL: <http://www.revues.org/>.

GaWC Loughborough University. GaWC - Globalization and World Cities. URL: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/>.

Gwillim Law. Statoids. URL: <http://www.statoids.com/statoids.html>.

HOOGE Corinne& PONS Christophe. Interact. URL: <http://www.interact-network.org/>.

IAURIF - Scientific and Technological Production of Functional Urban Regions in Northwest Europe. URL: http://www.iaurif.org/en/doc/studies/sciences/science_and techno_E2.pdf/

IAURIF -Cahiers de l'aurif n°135. URL: http://www.iaurif.org/en/doc/studies/cahiers/cahier_135/index.htm/

IAURIF. The competitiveness of the leading European metropolitan areas (Gemaca II). URL: <http://www.iaurif.org/en/projects/networking/gemaca/gemaca.htm/>.

IAURIF. The Metropolises of North-West Europe in Figures. URL: http://www.iaurif.org/en/doc/studies/metropoles_en_chiffres/lille.htm#/.

Inforegio - THE URBAN AUDIT Towards the Benchmarking of Quality of Life in 58 European Cities. URL: http://europa.eu.int/comm/regional_policy/urban2/urban/audit/ftp/yearbook/ ISSN 92-828-9241-7

Inforegio - THE URBAN AUDIT YEARBOOK. URL: http://europa.eu.int/comm/regional_policy/urban2/urban/audit/src/yearbook.htm

Inforegio. EUROPA - Regional Policy Inforegio. URL: http://europa.eu.int/comm/regional_policy/urban2/urban/upp/src/phase127.htm.

International Society of City and Regional Planners. ISoCaRP - International Society of City and Regional Planners Homepage. URL: <http://www.isocarp.org/>.

INURA. INURA The International Network for Urban Research. URL: <http://www.inura.org>.

Johan van der Heyden. GEOHIVE Global Statistics. URL: <http://www.geohive.com/>.

Mecanoo architecten. Mecanoo Homepage. URL: <http://www.mecanoo.com/main.php/>.

Metrex – Rotterdam e Atlas. URL: http://www.eurometrex.org/Docs/eAtlas/ROTTERDAM_eAtlas.pdf/

METREX. M E T R E X - The Network of European Metropolitan Regions and Areas. URL:<http://www.eurometrex.org/>.

Metropolis project team. Metropolis homepage. URL: <http://canada.metropolis.net>.

Metropolitan Neighbors == Regional Cooperation Initiative – Metropolitan Neighbors URL: <http://www.metroneighbors.org/>

Philipp Oswalt. shrinkingcities Projekt Schrumpfende Städte. URL: <http://www.shrinkingcities.com/>.

Planners Network. Planners Network Home. . URL: <http://www.plannersnetwork.org/pnetwork/www/>.

Planum. planum - Culture of cities data bank - Fourth Biennial of Towns and Town Planners in Europe. URL: http://www.planum.net/4bie/rotterdam_centraal.htm/.

Port Technology. Port technology international. URL:<http://www.porttechnology.org/>

Prague Institute – Prague Institute Homepage. URL:<http://www.pragueinstitute.org/>

Statistics Finland. Statistics Finland - World in Figures – Tables. URL: http://tilastokeskus.fi/tup/maanum/maailmanumeroina_taulukot_en.html.

Terraserver. Terraserver Homepage. URL: http://www.terraserver.com/search/intlcity_search.asp/

Thomas Brinkhoff. City Population. URL: <http://www.citypopulation.de>.

Todotren. Trenes de Alta Velocidad. URL: <http://www.todotren.com.ar/trenes/euromed.htm>

Tourizm. Tourizm maps. URL: <http://www.map-of-spain.co.uk/>.

WorldPac. Informació completa del register. URL: <http://www.bcn.es/bibliotecageneral/WPAC/ENG/r000026/r025011.htm/>.

