

## SPIMA - RUIMTELIJKE DYNAMIEK EN STRATEGISCHE PLANNING IN METROPOLITAN GEBIEDEN

### Auteurs

Vanya Simeonova, Michiel van Eupen, Jan Clement, Andrea Baraggia, Edgar van der Grift, Wageningen Environmental Research-Alterra (the Netherlands), Lead partner  
Gro Sandkjær Hanssen, Hege Hofstad, Norwegian Institute for Urban Research (Norway)  
Ivan Tosics, Eva Gerohazi, Metropolitan Research Institute (Hungary)

### Aanleiding

Metropolitane regio's hebben vaak economische en sociale relaties met de aangrenzende suburbane en peri-urbane regio's, die over en dwars door administratieve grenzen heengaan. Daarmee lopen metropolitane ruimtelijke politiek en beleid vaak achter bij de complexe uitdagingen van deze metropolitane regio's. Door een tiental metropolitane regio's in Europa verder op dit thema te onderzoeken en onderling te vergelijken, wil dit project de 'juiste' ruimtelijke en administratieve schaal aanduiden waarop probleem-eigenaren meer effectief met de ruimtelijke, economische, sociale en mobiliteit vraagstukken kunnen omgaan.

### Doelstelling

SPIMA is gefocust op de vergelijking van de volgende 10 grootstedelijke gebieden: Wenen, Praag, Brno, Zurich, Brussel, Oslo e.o., Turijn, Terrassa, Lille en Lyon. Voor deze gebieden is SPIMA gefocust op de volgende zeven doelstellingen:

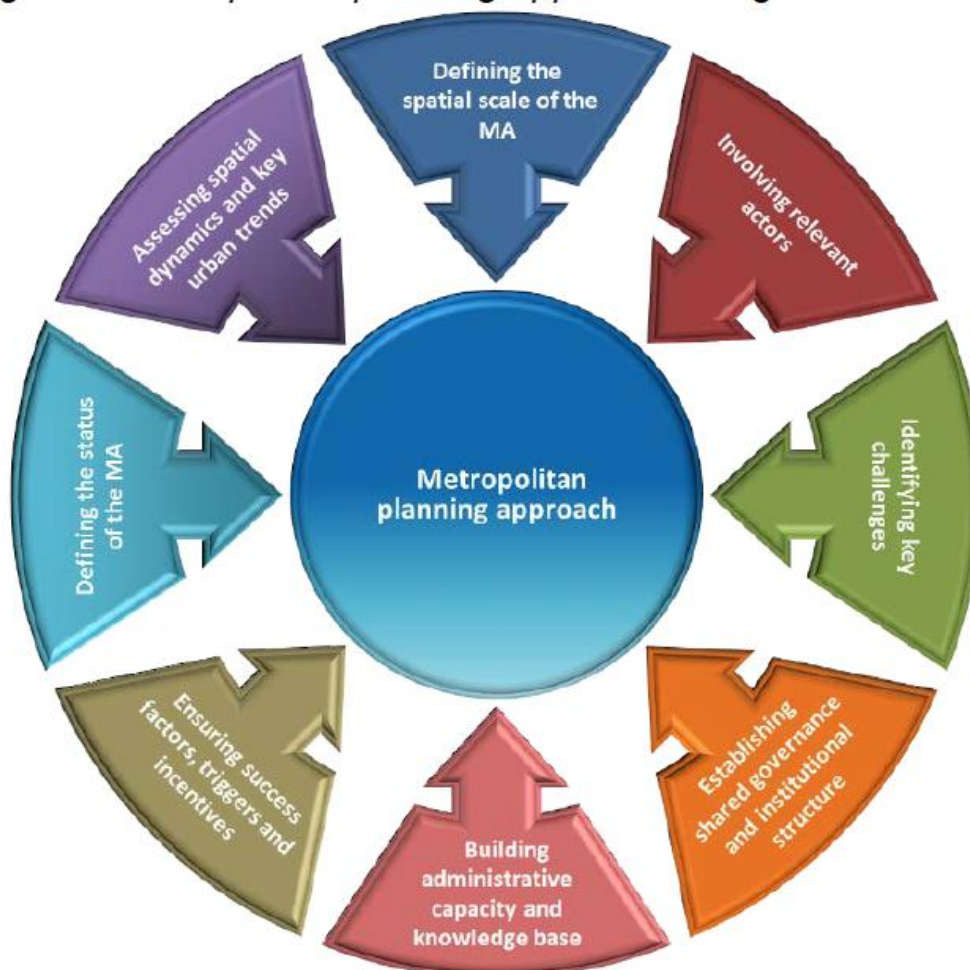
1. Een definitie voor afbakening van de grenzen van deze metropolitane regio's;
2. Aanduiding van de belangrijkste sociaal-economische en ruimtelijke trends hiertoe;
3. Aanduiding van de trends in het bestuur en de institutionele kaders in de regio's;
4. Bepaling van de discrepanties en/of voorwaarden/instrumenten voor verbetering;
5. Een verdere typering van de betrokken metropolitane regio's
6. Aanduiding van de succesfactoren voor een dergelijk planning proces en
7. Richtlijnen voor de uitvoering van een coherente metropolitane politiek

### ***Belangrijkste conclusies***

1. Er is geen eenduidige definitie om de afbakening van de regio's te maken. Telkens is maatwerk nodig, waarbij een afweging tussen Functionele Stedelijke Gebieden, Metropolitane Ontwikkelingsgebieden en Lokale Administratieve Eenheden aan de orde is.
2. Alhoewel er ook grote verschillen zijn, zijn er in alle regio's zowel verdichting als suburbanisatie trends waarneembaar. Dit legt in alle regio's een extra druk op een uitbreiding/optimalisering van de transportinfrastructuur.
3. Er zijn grote verschillen in de aantallen administratieve eenheden tussen de 10 onderzochte metropolitane gebieden. In alle gevallen zijn ze echter vaak ontoereikend om deze uitdagingen aan te gaan.
4. Door de stakeholders worden doorgaans de volgende strategieën/bottlenecks voor een verantwoorde metropolaan beleid genoemd: a) een efficiënt transport infrastructuur, b) multi-level samenwerking, c) gedeelde visie en strategische plannen, d) oplossing van het verkeersinfarct, e) politieke terughoudendheid om zich met metropolitane issues bezig te houden.
5. Er zijn twee categorieën van de onderzochte metropolitane regio's te maken: Type A naar ruimtelijke karakteristieken, Type B naar institutionele karakteristieken. Voor beide worden echter telkens weer de coördinatie en collaboratieve instrumenten als de belangrijkste gezien, de strategische en structurele als de tweede, en de procedurele/financiële instrumenten als de minst belangrijke.
6. Sleutelissues voor verbetering zijn er veel, maar kunnen geconcretiseerd worden in de volgende maatregelen: koppelen van top-down incentives met bottom-up samenwerking, multi-level administratieve samenwerking, betrokkenheid van een bredere groep van stakeholders, transparantie, werken met een (minimum) winst/voordeel voor allen, politiek commitment, politiek leiderschap, gemeenschappelijke bepaling van de regels van het spel, en gemeenschappelijke fondswerving en agentschappen.
7. De elementen voor een verbeterde metropolitane planning worden samengevat in acht actie arena's (zie figuur 1): 1) bepaling van de relevante ruimtelijke schaal, 2) betrokkenheid van relevante actoren, 3) bepaling sleuteluitdagingen, 4) realisatie gemeenschappelijke organisatiestructuur, 5) opbouwen relevante administratieve en

kenniscapaciteit; 6) zekerstellen van succesfactoren, 7) karakterisering van de metropolitane regio en 8) bepaling van ruimtelijke dynamiek en sleuteltrends.

Figure 1. Metropolitan planning approach in eight action areas



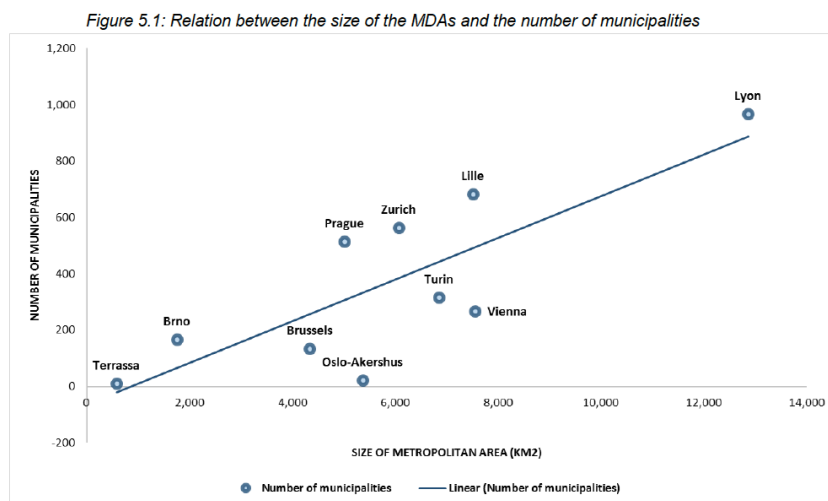
### **Algemene aanbevelingen**

- Een gecoördineerde ruimtelijke planning over verschillende schaalniveau's is nodig om de actuele metropolitane uitdagingen te kunnen tackelen;
- Daartoe is zowel verticale interactie nodig tussen bestuurslagen, als horizontale interactie tussen verschillende politieke departementen en sectoren
- De voorgestelde metropolitane planning (zie 7) passend maken op de functionele en morfologische karakteristieken van de metropolitane regio;
- Dit vraagt om verschillende foci in strategische, wettelijke en collaboratieve planning over de acht actiearena's;

- Een mix van instrumenten is nodig om dat waar te maken; de meest belangrijkste hebben betrekking op het instellen van gemeenschappelijke organisaties daartoe;
- Inzetten op het gemeenschappelijk besef en erkenning van de metropolitane uitdagingen als zodanig is de belangrijkste trigger voor samenwerking;
- Een EU-metropolitane agenda en fondsvorming is nodig om de implementatie van de metropolitane planning mogelijk te maken;

### ***Belangrijkste kaart uit het eindrapport***

- De meest opmerkelijke figuur uit het rapport is wellicht figuur 5.1, waaruit zou blijken dat de metropolitane regio Brussel, in vergelijking tot de andere onderzochte regio's en hun omvang, onder de mediaan van aantallen betrokken administraties valt.



Source: authors, based on delineation of the MDA

### ***Discussie en aanbevelingen voor België***

- Het rapport blijft veel te abstract en algemeen om daadwerkelijk vertaald te kunnen worden in concrete acties voor een gezamenlijk Brussels, Waals en Vlaams beleid voor de metropolitane regio van Brussel.
- Daarenboven daar waar het gaat om voorgestelde metropolitane acties, bijv. verbeteringen aan de grensoverschrijdende transportinfrastructuur wordt dit deels (en mogelijk voor sommigen nog niet voldoende) al gedaan: zie GEN-netwerk.
- De voorstellen om te komen tot een cross-sectorale en multi-administratieve metropolitane samenwerkingsorganisatie is wellicht een mogelijke wens voor

Brussel, maar blijft door de eerstverantwoordelijkheid van ruimtelijke planning bij de Gewesten en gebrek aan politiek draagvlak nog ver weg.

- Tenslotte is de onderlinge vergelijking, of het optrekken aan goede voorbeelden uit de andere onderzochte regio's moeilijk, omdat bijna onvergelykbare regio's zijn onderzocht.

### ***Auteur van dit Samenvattingsrapport***

Prof.dr.ir. Luuk Boelens (AMRP, UGent) in samenwerking met de leden van het Belgische ESPON Contact Punt.

Het Belgisch ESPON Contact Punt is gefinancierd door Departement Omgeving (Vlaamse Overheid), DGO4-Direction générale opérationnelle Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine et Energie (Service public de Wallonie) en [perspective.brussels](http://perspective.brussels).

Het werk van het Belgisch ESPON Contact Punt wordt gecoördineerd vanuit de Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning van Universiteit Gent, met de partners van Université Liège en Vrije Universiteit Brussel.

Luuk BOELENS  
[luuk.boelens@ugent.be](mailto:luuk.boelens@ugent.be)

Universiteit Gent  
AMRP  
Sint-Pietersnieuwstraat 41 B2  
9000 Gent

Kobe BOUSSAUW  
[kobe.boussauw@vub.be](mailto:kobe.boussauw@vub.be)  
Joren SANSEN

Vrije Universiteit Brussel  
Cosmopolis  
Pleinlaan 2

[joren.sansen@vub.be](mailto:joren.sansen@vub.be)

1050 Brussel

Jacques TELLER

Université de Liège

[jacques.teller@uliege.be](mailto:jacques.teller@uliege.be)

LEMA/Lepur

Zoé LEJEUNE

Quartier Polytech 1, Allée de la Découverte

[zoe.lejeune@uliege.be](mailto:zoe.lejeune@uliege.be)

9, Bât B52/3

4000 Liège