

Eutropolis/Eurometropool Maas-Rijn als reddingsboei en uithangbord!

De hiervoor geplaatste column: 'het Open Deuren-project Limburg en de Euregio' eindigt met de conclusie dat 'organising capacity' onmisbaar is voor het verzilveren van de kansen die 'meer Euregio' ons - Limburg en partners - te bieden heeft. In de navolgende, aanvullende, analyse gaat het expliciet over het 'frame' dat zich daarvoor aandient: dat van een metropool-agglomeratie met, gegeven de bijzondere geografische situatie, een geheel eigen en bijzondere textuur.

Over de toekomst van de steden is veel te doen. Lees o.a. het boek van Benjamin Barber: *Als burgemeesters zouden regeren*. Waarschijnlijk woont in het jaar 2050 75% van de wereldbevolking in de stad. Nu is dat nog zo'n 50%. Ook het aandeel van de zeer grote steden neemt voortdurend toe, met China als koploper. In de Westerse wereld - de VS en Europa - is meer sprake van een doorontwikkeling van de bestaande stedelijke agglomeraties, die gepaard gaat met een zekere leegloop van het platteland. Zeg maar een steeds verder doorzettende *metropolisering* van de leefomgeving. Maar de ene metropool is de andere niet. London en Parijs bijvoorbeeld zijn stedelijk gebieden met meer dan 10 miljoen inwoners die 'dicht op elkaar wonen' en die een daarop ingerichte structuur kennen. Aansprekend voorbeeld: het metrosysteem dat in deze steden een hoge dichtheid kent vanwege het feit dat de gebruikers van die metro in de onmiddellijke omgeving in ruime mate voorhanden zijn. Hoe anders is de textuur van onze Randstad: een 'dunbevolkte' stad eigenlijk met een groen hart en een viertal ruim van elkaar afliggende kernen. De Randstad lijkt hierdoor meer op Los Angeles dan op de stedelijke gebieden Londen en Parijs en net zo als in Los Angeles speelt hier het wegnnet een belangrijke rol bij het bereikbaar houden van de woon- en werkomgeving en van maatschappelijke dienstverlenings- en leisure locaties.

Wat stellen we hier aan de orde? Ten eerste dat agglomeratievorming een belangrijke trend is voor het overleefden van behoud/uitzicht op welvaart en welzijn; ten tweede dat iedere agglomeratie zijn eigen textuur kent. Dat laatste vraagt om een zorgvuldige inpassing van 'openbare' faciliteiten. Voorbeeld andermaal: het openbare vervoer. In de Randstad heeft dat tot een én/én situatie geleid. Een uitgebreide wegenstructuur, maar met de trein kun je minstens ieder kwartier van A naar B. En met de Metro en lightrailverbindingen kan men 'aanvullend' in een aantal situaties evenzeer op weg. Naar de 'grote wereld' toe kan de Randstad zich hierdoor geloofwaardig als één agglomeratie presenteren. Daar waar het gebeurt, als het aan de Randstedelingen ligt. Met een artikel in de Volkskrant van 18-09-2012 - toen al dus - getiteld: *De tekentafel van de toekomst staat bij de grote steden* wordt dat nog eens flink aangedikt. Dezerzijds niet zonder weerwoord overigens. Zie column: Holland City versus Eutropolis Maas-Rijn van 2 dec. 2012.

Moeten we daarvan in onze eigen woonomgeving: de Euregio Rijn-Maas overstuur raken? Liever niet, eerder opstandig en handig. Smeed samenhang tussen de steden Genk, Hasselt, Luik, Eupen, Tongeren, Maastricht, Sittard-Geleen, Parkstad, Vaals/Aken, enz. en ga met de bijna 4 miljoen inwoners die daar en in hun omgeving wonen aan de slag. Betrek ook het gebied van de Euregio Maas-Rijn Noord erbij en dit aantal inwoners stijgt nog eens fors. Over textuur gesproken; we hebben in dit gebied met een bijzondere samenstelling van 'eigenheden' te doen. De ligging 'midden in Europa', een stevige positie in de velden onderwijs en (universitair) onderzoek, een aantal 'campus-activiteiten' in veelbelovende

domeinen voor economische ontwikkeling, een aantrekkelijke woon- en leefomgeving, enz. En een rijke historie; in de 13^e waren Luik, Aken, Maastricht hét culturele en economische centrum van Europa (boek Jean Lejeune, 1958) In die tijd wisten de bewoners en magistraten van deze steden elkaar te vinden, met een bloeiende nijverheid als resultaat. Wanneer we de grens van onze regio met 50 kilometer oprekken tellen bovendien ook Düsseldorf, Keulen, Brussel, Antwerpen en Eindhoven mee en zijn er in het betrokken gebied bijna meer vliegvelden dan kathedralen te vinden. Kort en goed: de specifieke kenmerken van het gebied waarin we leven bieden grote kansen voor de toekomst; andersom wanneer we die kansen niet benutten raken we, gezien de mondiale trends, achterop. Dat inzicht is er inmiddels. Maar hoe van al deze 21-eeuwse ‘Hanzesteden’, waarvoor de ligging ‘*midden in Europa*’ het bindmiddel is, een samenhangend geheel te smeden? Die vraag wordt in een andere context - zie hierna - nog eens treffend geparafraseerd.

ISOCARP (International Society of City and Regional Planners) organiseert op 19 en 20 oktober, in samenwerking met onder andere Bureau Europa in Maastricht een congres met, in de aankondiging van dit congres, een bijzonder heldere definitie van de hiervoor omschreven thematiek: *“De Euregio is een ambitie om de Europese Unie nog beter te laten functioneren. Nationale grenzen mogen kennisassen en culturele samenwerkingen niet beknotten. Het is niet langer de vraag ‘waarom’, maar ‘hoe’ we de Euregio gaan verbinden. De internationale agglomeratie is een overlevingsstrategie van de middelgrote steden aan de nationale periferie. Wat zijn de voor- en nadelen van een stedelijke archipel, een stad met meerdere centra verdeeld over meerdere landen? Is deze transnationale stad te plannen? Er moet ruimteregie plaatsvinden om de groeiende netwerken, de grensoverschrijdende systemen te ontwerpen. De grensoverschrijdende regio moet gaan functioneren als een **daily urban system**.[.....] Hoe organiseren we onze economie en de kwaliteit van leven in een wereldeconomie met enorme geopolitieke en economische verschuivingen tussen metropoolregio's, landen en continenten? Hoe kunnen poly-centrische regio's zoals de Euregio Maas-Rijn een belangrijke positie verkrijgen binnen de wereldeconomie en in hoeverre vormen de grenzen hiervoor nog een barrière?”* En verder, specifiek over het grensoverschrijdende infrastructurele netwerk: *“Om een stedelijke regio van betekenis te worden is het creëren van een netwerk van goede verbindingen tussen de kennis- en stedelijke knooppunten essentieel. In de Euregio Maas-Rijn is de connectiviteit met de auto redelijk goed, dit in tegenstelling tot het grensoverschrijdend openbaar vervoer. Wat zijn de mogelijkheden voor een goed functionerend grensoverschrijdend infrastructureel netwerk en wat zijn de barrières?”*

Gezien de, op dit moment, indrukwekkende hoeveelheid Euregionale activiteiten en dito rapporten over de positie en mogelijkheden van de grensregio's komt het geloof in de mogelijkheden van opschalen naar de Eurometropool/EUtopolis Maas-Rijn-status steeds meer tot bloei. De notie ‘benutten van agglomeratie-voordelen’, aangereikt door het rapport *Atlas van kansen voor Zuid-Limburg, Tongeren, Luik en Aken (2013)*, deed dit begrip (eindelijk ook) ‘cognitief’ in o.a. de Limburgse bestuurlijke kringen indalen. Als een soort ‘blikopener’ zorgde het voor een ommekeer in het denken over de potenties van de Euregio. Zie o.a. het Coalitieakkoord Provinciale Staten dat de Euregio nu hoog in het vaandel heeft.

Harry Welters
5 oktober 2015