

Ruimtelijke planning houdt niet op bij de landsgrenzen. Toch is er nog nauwelijks sprake van grensoverschrijdende samenwerking in Vlaanderen. De Eurometropool Kortrijk-Rijsel-Doornik moet daar verandering in brengen. Maar de opdracht is moeilijker dan gedacht.

Janine Meijer

**J**e kunt in Vlaanderen overal zonder problemen de grens oversteken. Alle grensgebouwen staan leeg, zijn neergehaald of hebben een nieuwe bestemming gekregen. Maar in de harten en hoofden van beleidsmakers en burgers bestaat de scheiding tussen staten en gewesten nog altijd. Ruim 55 jaar na de oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (EGKS) hebben we nog altijd niet geleerd over de grenzen te kijken.

Zoals de Noordzee Vlaanderen in het westen afsnijdt van haar Britse hinterland, zo vormen de Nederlandse grens in het noorden en de Franse grens in het zuiden onzichtbare en onneembare hindernissen. Neem Kortrijk en Rijsel. Hemelsbreed liggen deze twee steden amper dertig kilometer van elkaar verwijderd, maar toch wordt er ook op de meest voor de hand liggende terreinen, zoals bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, veelal nog een apart beleid gevoerd. Op grensoverschrijdende spoorlijnen rijden beduidend minder treinen dan op binnenlandse. Aanleg en onderhoud van fietspaden zijn nauwelijks op elkaar afgestemd. Bussen en trams stoppen aan de grens.

## Grootstedelijk gebied

Het besef dat het anders moet, dateert al van de jaren 1990. Pierre Mauroy, de voormalige Franse premier en burgemeester van Rijsel, was in die periode de drijvende kracht achter een samenwerkingsverband waarin Noord-Fransen (Rijsel), Vlamingen (Kortrijk) en Walen (Doornik) zich verenigden. Mauroy zag zijn stad wegzakken in een economische crisis, met hoge werkloosheid tot gevolg. Hij beseftte dat de Rijselaren niet alle heil van Parijs moesten verwachten en dat er ook vlak over de grens belangrijke economische partners te vinden waren. De tijd dat de natiestaten de motor vormden van economische en sociale ontwikkeling, was voorbij, oordeelde Mauroy. Hij geloofde daarom dat Rijsel baat zou hebben bij een grootstedelijke gemeenschap die zich uitstrekt tot Kortrijk en Doornik.

Hij kreeg gelijk. Door aansluiting met Vlaanderen en Wallonië te zoeken onderging Rijsel een ware metamorfose. Van een mistroostige industriestad groeide Rijsel in korte tijd uit tot een populaire bestemming voor citytrips. De stad heeft natuurlijk het voordeel dat ze zich

op een belangrijk knooppunt bevindt tussen Noord- en Zuid-Europa, en tussen Londen en Parijs. Het prachtige TGV-station doet de rest. In 2004 was Rijsel samen met Genua culturele hoofdstad van Europa en kwamen er negen miljoen toeristen naar de stad. Kortrijk en Doornik hebben de uitgestoken hand van Mauroy dankbaar aangenomen en konden de laatste jaren meeliften op het toeristisch succes van Rijsel.

Maar om van een streek een grootstedelijk gebied te maken, is er meer nodig dan een snelle treinverbinding. Toenadering tussen Mauroy en de West-Vlaamse provinciegouverneur Paul Breyne leidde in september 2002 tot de plechtige ondertekening door de Franse en de Belgische eerste minister van een Frans-Belgische overeenkomst over grensoverschrijdende samenwerking tussen plaatselijke over-

heden en overheidsinstellingen. Het was de eerste stap naar een geformaliseerde, grensoverschrijdende samenwerking.

Vier jaar later werkte de Europese Unie een statuut uit dat grootstedelijke gebieden de mogelijkheid biedt zich te verenigen rond gemeenschappelijke belangen. In het kader van dit statuut werd in 2008 de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik opgericht. De Eurometropool is een Europese groepering voor Territoriale Samenwerking en bestaat uit 147 Franse en Belgische gemeenten, die vertegenwoordigd worden door veertien verschillende partners. (zie kader op blz. 57).

## Blauwgroen netwerk

Bij de oprichting van de Eurometropool in 2008 waren de verwachtingen hooggespannen. Aan beide zijden van de grens besteedde de pers uitgebreid aandacht aan de eerste Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking (EGTS). Vier jaar later is er van euforie geen sprake meer. Critici beweren dat de Eurometropool niet veel meer is dan een veredelde netwerkorganisatie, die weinig slagkracht heeft vanwege het grote aantal partners. In tijden van economische hoogconjunctuur worden er mooie plannen bedacht en ambitieuze doelstellingen geformuleerd. Maar als de crisis toeslaat, plooit men terug op de eigen belangen en wordt duidelijk hoe vrijblijvend de afgesproken doelstellingen eigenlijk zijn. De belangrijkste verwezenlijkingen van de Eurometropool moeten →

‘Elke regio heeft al moeite genoeg om de eigen broek op te houden’