

PV - Intergewestelijk Forum Interrégional - 05-06-2013

Table of Contents

I. Presentaties.....	2
1. Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai	2
2. Projets et visions métropolitaines.....	2
3. Metroborder.....	3
4. Metropolitane data	3
5. Intergewestelijke projecten	4
6. Brussels Metropolitan	4
II. Tables de conversation.....	5
1. Data	5
2. Projects.....	6
3. Governance	8
IV. Conclusions	10
Bijlages.....	12
1. Ideeën voor toekomstige fora.....	12
2. Deelnemerslijst.....	13

I. Presentaties

1. Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

M. Thierry Baert (Agence Lille Métropole), <http://www.lillemetropole.fr/cms/home.html>

En termes de gouvernance, la collaboration métropolitaine prend forme à 3 différents niveaux :

1. La Communauté urbaine Lille, Roubaix et Tourcoing représente une fusion de facto depuis plus d'un siècle (1909 tram LRT et en 1966 une fusion forcée). L'institution gère est une sorte de « super municipalité » qui regroupe 85 communes sur 611 km². La communauté urbaine est notamment en charge de l'organisation du territoire, des équipements et services, de l'urbanisme opérationnel et réglementaire, les routes et le transport ainsi que certaines matières stratégiques (logements). Certaines compétences des communes ont été transférées à la communauté urbaine. Néanmoins, ses membres ne sont à ce jour pas élus directement. Budget: €1,7 milliards d'euros (60 % frais de fonctionnement, 40% investissements) pour 1,1 million d'habitants;
2. L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, instauré dès 1991. Suite au besoin d'institutionnaliser cette coopération, le 1er GECT (Groupe Européen de Coopération Territoriale) est lancé en 2008. Ce GECT comporte 14 membres et est organisé autour de 6 groupes de travail (services aux citoyens, tourisme, culture, mobilité et accessibilité, aménagement du territoire, développement économique). 6 commissions sont adossées à ces groupes de travail (habitat, trame verte et bleue, transport logistique, innovation et recherche...). Budget: en théorie €2 million pour 2 million d'habitants (càd. €1/habitant), 12 emplois temps plein.
3. L'aire métropolitaine, avec un élargissement vers le sud (partie française).

Il n'y pas encore de vraie planification transfrontalière. La prise en compte de la planification transfrontalière n'apparaît pas dans les plans stratégiques respectifs. Il y a peu de networking entre les différents acteurs lors des réunions, pas de réel « comportement » transfrontalier. Ces problèmes pourraient découler de la carence d'une culture transfrontalière (bilinguisme, différents médias, préjugés, etc.).

2. Projets et visions métropolitaines

M. Bernardo Secchi et Mme Paola Vigano (Studio 013), <http://www.secchi-vigano.it>

Bruxelles 2040, une métropole horizontale au sein de la 'North-West Metropolitan Area':

- une relation entre les espaces verts et les espaces non bâtis très différente par rapport aux métropoles traditionnelles (p. ex. Paris, Londres...).
- une force économique comparable à Moscou.
- un territoire très desservi, très « maillé », dans lequel on peut habiter partout.
- un territoire diffus, dispersé.
- une population cosmopolite. *Il n'y a pas que des flamands et des wallons.*
- un territoire non-hiérarchique (cfr. couronnes de Paris) avec des figures comme Louvain, les vallées, la forêt de Soignes et le Pajottenland.

L'Ouest, le Canal et le Woluwe : 3 zones avec enjeux métropolitains.

« No car ». Mettre en réseau les zones piétonnes. Profiter de l'isotropie et de la géographie du transport public (y compris les voies navigables et les chemins de fer).

- la métropole connaît des défis communs (écologiques, économiques, migrations) qui sont d'un autre ordre que les différences culturelles ou linguistiques.
- les vallées doivent redevenir structurantes, percolant la ville compacte.
- après 20 ans de transfrontalier on n'a même pas encore les cartes. Il faut les construire.
- il faut fortifier les administrations, penser des actions concrets.

3. Metroborder

MM. Romain Diederich et Thiemo Eser

Grande Région: créée en 1995 (le G.D. du Luxembourg, la Lorraine, la Sarre, la Rhénanie Palatinat et la Wallonie). Sommet permanent avec présidence tournante depuis 1995, GECT depuis 2009.

Etude *Metroborder* avait pour mission de mieux se positionner sur l'échiquier européen → création de la Région Métropolitaine Polycentrique et Transfrontalière (RMPT) dans le cadre du programme ESPON. Cette étude a démontré qu'il existe un potentiel concentré autour de la ville de Luxembourg (moteur économique, ratio énorme d'emplois (100.000 habitants avec 70.000 emplois,...)).

Nous distinguons trois leitmotivs: une métropole économique, un laboratoire européen et une région mobile et accessible.

Les partenaires se sont mis d'accord sur 10 projets de transport métropolitain. Une Gouvernance multi niveaux est nécessaire afin de pouvoir mettre en œuvre le plan d'actions (dans les domaines du transport, des schémas de développement, du tourisme et de la R&D).

4. Métropolitane data

M. Tim Cassiers

Travaux réalisés dans le cadre de l'étude hinterland dans le cadre du PRDD.

Au niveau de l'affectation du sol, des activités économiques et des transports en commun il est assez facile de mettre en commun les données ou de les cartographier. La situation est différente pour les données qui ont été travaillées. Exemple: carte de disponibilité du sol: définitions et terminologies différentes d'une Région à l'autre.

Quelles données de bases au niveau métropolitain?

- Pour les données qui sont toujours rassemblées par l'Etat fédéral, la mise en commun n'est pas compliquée. Au niveau régional ou subrégional c'est plus difficile.
- Il y a différents niveaux de données : individuel, régional >< collectif, interrégional , exhaustivité >< sondage (de moins en moins de données sont exhaustives).
- De plus en plus d'études sont réalisées au niveau régional, dans des cadres différents, en utilisant des méthodes et indicateurs propres.

Quel territoire ?

Zone RER ? Région métropolitaine ? Zonder de regio Leuven, omdat deze stad haar eigen invloedssfeer heeft? Cartographie des flux ?

Importance de la collaboration au niveau des méthodes, des indicateurs pour les futures études et bases de données. Métropolitaine data zijn nodig maar dan in functie van geïnitieerde projecten en van het beleid.

5. Intergewestelijke projecten

Dhr. Frank Vermoessen, <http://www.leefmilieubrussel.be/>

- Richtplan Neerpede Vlezenbeek-St-Anna-Pede, SUM: duurzame toekomstvisie, recreatie, 40/60 VLM-BIM, 15 (bij voorkeur intergewestelijke) acties
- Randprogramma (VLM)
- Horinckpark, Laarbeekbos (VLM)
- Groene wandeling verbinden aan fietsknooppuntnetwerk (en wandelnetwerk Pajottenland)
- Zoniënwoud: vb. eoducten

6. Brussels Metropolitan

Dhr. Frans de Keyser, <http://www.brusselsmetropolitan.eu/EN/index.php>

« Brussels Metropolitan » (BM) a été initiée par les 4 organisations patronales belges (UWE, Voka, Beci et fédérale (FEB/VBO)). Il s'agit de mettre en avant les visions et projets portés par les entreprises. Bruxelles en tant que centre européen de compétence, centre financier, capitale décisionnelle. Coordonner la promotion de l'attractivité de la métropole, la logistique urbaine, la mobilité, l'emploi et l'aménagement du territoire.

Au niveau de l'organisation, il s'agit d'une ASBL dotée d'un plan d'actions. L'échelle est réduite et est basée sur les expériences communes. L'approche est résolument bottom-up, on part de projets concrets.

BM plaide pour une limite fonctionnelle de la zone métropolitaine. Une zone pas forcément la même en fonction des thématiques (différence si on parle d'emploi ou d'aménagement du territoire), des frontières qui ne sont pas nécessairement figées (exemple : Washington D.C.).

Une vision pour logistique à l'horizon 2020

- objectiver les flux
- 'demand driven' : partant d'une analyse à partir de la demande de services et produits dans la zone urbaine (et non à partir des infrastructures existantes)
- création de plus-values
- lien entre la distance et le marché ('last mile')
- impact minimal sur l'environnement
- utilisation maximale de « l'intermodalité »

II. Tables de conversation

1. Data

Aanwezigen [Thierry Baert](#), [Tim Cassiers](#), [Xavier Dehaibe](#), [Maarten Lenaerts](#), [Dirk Vandeputte](#), [Anneloes Vannoordt](#), [Yves Vandecasteele](#), [Emilie Verwimp](#).

Doel is de uitwisseling van ruimtelijke data en de gezamenlijke belangen in verband met dataverzameling te bespreken.

Algemene bemerkingen

- Hoewel veel data interessant zijn voor ruimtelijke projecten, vallen ze niet altijd onder de bevoegdheid en behoren ze dan ook niet altijd toe aan de administratie ruimtelijke ordening (vb. mobiliteitsfluxen).
- Hoewel er veel gegevens bestaan, zijn ze onder meer omwille van de privacy-wetgeving soms moeilijk beschikbaar (steekproefgegevens, kadaster, ...), zeker op het schaalniveau van ruimtelijke projecten.
- Uiteraard is het allereerst belangrijk te weten waar gegevens van de andere gewesten nu al beschikbaar zijn. De gewesten centraliseren en ontsluiten al geografische gegevens via websites. *Brussel*: <http://www.brugis.irisnet.be/brugis/> *Vlaanderen*: Grootschalig ReferentieBestand (GRB): <http://www.agiv.be/gis/projecten/?catid=95>

Gegevensuitwisseling

- De afschaffing van de volkstellingen na 2001 stelt een groot probleem van sociaal-economische data voor de drie gewesten. Sindsdien worden gegevens geproduceerd op basis van steekproeven, maar deze zijn onbruikbaar voor gedetailleerde analyses. Om hieraan te verhelpen vraagt (en betaalt) Brussel onder meer de uitbreiding van de SILC-enquête om over voldoende gegevens op een groot schaalniveau te beschikken. Toch is er algemeen een grote nood aan recente data.
- Het produceren van statistische basisgegevens gebeurt nog steeds voor een belangrijk deel op federaal niveau. Deze data zijn dan ook voor de drie gewesten beschikbaar en vergelijkbaar. Echter, het verschillend gebruik, uiteenlopende timingen en andere verwerkingsmethoden, gekoppeld aan het eigen beleid, maken het vergelijken van effectief gebruikte gegevens moeilijk.
- Wanneer de gewesten de productie van basisgegevens van het federale niveau zouden overnemen is een afstemming in verband met de methodologie zeer belangrijk. Voor de afstemming van data in verband met mobiliteit bijvoorbeeld stelt zich het probleem dat modellering volgens verschillende methodes gebeurt, wat onderling vergelijken moeilijk maakt. Vraag is of een homogenisering van bestaande gewestelijke databanken haalbaar is.
- Een uitwisseling op projectniveau lijkt zinvoller. Daarbij is het voor de planningsdiensten van de verschillende gewesten vooreerst belangrijk te weten wat de stand van zaken en administratieve stappen zijn in het beslissingsproces van dossiers van de andere gewesten die een weerslag hebben op het eigen gewest. Er is nood aan politieke wil om deze openheid te creëren. Zeker het ter beschikking stellen van kaarten ligt politiek gevoelig aangezien deze op zeer uiteenlopende wijzen geïnterpreteerd kunnen worden. Wanneer deze dossiergebonden informatie gekend is, moet de uitwisseling van de hiermee gelinkte data mogelijk gemaakt worden. Deze projectgebonden uitwisseling zal verschillen van project tot project en van schaal tot schaal.

- Een volgende stap zou het gezamenlijk uitvoeren van studies rond zones/thema's/projecten met metropolitaan belang moeten zijn. Dit gebeurt vandaag al in specifieke domeinen.

Specifieke data ruimtelijke ordening

- De aangevraagde en verleende vergunningen zijn een belangrijke databron voor de administraties ruimtelijke ordening van de gewesten:

Brussel:

- Data van vergunningen worden door de gemeenten doorgegeven en ingevoerd in een gezamenlijke databank (Nova)
- Deze data worden geanalyseerd en besproken in verschillende publicaties, dit vaak thematisch in de zogenaamde observatoria (kantoren, handel, huisvesting, productieve activiteiten)
- De gegevens uit Nova worden hierbij aangevuld met terreinobservaties. Terreinenquêteurs gaan op regelmatige basis ter plaatse en verzamelen data m.b.t. kantooroppervlakte, gegevens over woningen, ...

Vlaanderen:

- Vergunningen worden in de meeste gevallen verleend door de gemeenten. Probleem hierbij is dat niet alle gemeenten over een (al dan niet volledig) vergunningenregister beschikken. Vlaanderen is voor een belangrijk deel afhankelijk van de goodwill van de gemeenten. De versnelde ontvoogding van gemeenten, gekoppeld aan het verplicht opmaken van een vergunningenregister kan hier hopelijk beterschap brengen
- Op lange termijn zal info via digitale bouwaanvraag (DBA) vergaard kunnen worden. Dit project zal echter eerst een proefperiode doorlopen, waardoor het nog even zal duren voor dit volledig dekkend zal werken
- De Atlas Woonuitbreidingsgebieden (WUG)) bevat heel wat informatie. Momenteel is Vlaanderen is hierbij bezig met een inhaalslag.
<http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/wugatlas/index.html>
- Ook uitwisseling rond evolutie van alles wat met immobiëlen te maken heeft (grondmarkt, grondprijzen, wonen) lijkt nuttig. Over welke gegevens beschikken de gewesten?

2. Projects

Aanwezigen [Thierry Baert](#), [Johan Braet](#), [Peter Cabus](#), [Michel Clette](#), [Sven De Bruycker](#), [Ann Geets](#), [Alain Malherbe](#), [Christine Mirkes](#), [Bernardo Secchi](#), [Liesl Vanautgaerden](#), [Dirk Vandervelde](#).

Projets prioritaires à l'échelle de la zone RER

Tout bon projet est multithématique. Il faut faire une lecture à partir des défis.

Il n'y a pas de l'eau flamande, wallonne ou bruxelloise, il y a de l'eau. Les projets axés sur les aspects de l'eau, de la biodiversité et de l'énergie sont prioritaires parce que ce sont les plus *faciles* à justifier et par définition transfrontalier. On peut commencer *tout de suite* à les mettre en œuvre. Il faut s'occuper non seulement du Canal, mais de toutes les petites rivières, de tout un réseau capillaire (la persistance de la nappe phréatique, la qualité de l'eau, protéger les points de captation). Pour l'énergie, c'est plus compliqué. Les gens sont moins conscients des enjeux, les aspects techniques sont complexes.

Recyclage. Toute chose a son cycle de vie et il importe de toujours réfléchir à la question de savoir si on peut le rallonger cycle de vie ou pas. Il est important de considérer l'ensemble du territoire (tout le stock existant) sous l'aspect du cycle de vie (et pas seulement les friches et les zones industrielles

On manque d'une vision cohérente sur l'ensemble de la Mobilité. Une vision large transfrontalier sur les autoroutes, les chemins de fer, les pistes cyclables, les voies navigables, ..). Le lien entre la mobilité et de nouveaux projets (d'habitation, de loisir,..) est évident.

D'autres questions: Une vision commune sur le Ring? Comment harmoniser le maillage transport public ? Des billets uniques sont techniquement compliqué, mais politiquement pas conflictuel.

Benchlearning. Les problèmes qui se posent chez nous se posent aussi dans les autres métropoles.

Microprojets pour les franges. Gommer les limites entre les territoires limitrophes (se référer aux maillages bleu et vert). Des réflexions et programmes opérationnelles communes sur des micro-zones à l'intérieur desquelles les gens peuvent travailler ensemble. *Souvent la frontière linguistique est marquée par quelque chose de physique. Il y a des parties de la périphérie de Bruxelles où l'on passe de façon assez abrupte de zones industrielles à des zones d'habitats plus anciens (des villages).*

La zone du Canal, véritable colonne vertébrale pour Bruxelles, traversant les trois Régions, ou une étude se fait sur la partie au RBC (à travers six zones exemplatives) constitue une opportunité pour construire une vision interrégionale commune sur le Canal (sur la totalité A-B-C). Les défis sont communs aux 3 Régions, p.ex. en termes de politique résidentielle, de recyclage des sites industriels. Les parties Nord et Sud, industrielles côté Bruxelles jouxtent des zones du même type, côté Flandre (En Flandre, on vient de commencer une étude sur la zone Vilvoorde-Zaventem-Machelen).

La méthodologie

- Importance des multiples échelles. Il est possible de monter progressivement de niveau, en se mettant chaque fois d'accord sur les choses à réaliser au bon niveau.
 - des microprojets de percolation, maitrisables plutôt sur l'intercommunal que sur le suprarégional.
 - choisir des cibles bien identifiées (exemple des contrats de quartier)
 - après, passer aux projets à plus vaste échelle, plus compliqué mais nécessaire pour la cohésion politique
- Pour surmonter les blocages politiques, aller vers des solutions win-win:
 - on démarre avec p.e. le maillage vert, assez facile, tout le monde est convaincu;
 - au 2ème niveau, on étudie des connexions de mobilité (trams, etc.)
 - et on progresse ainsi, de niveau à niveau.
- Proposition de zones de dérogations réglementaire pour mettre en œuvre des projets communs, p.e. le JECT de l'Eurométropole a créé une 'Espace dérogatoire aux lois nationaux'.

Partager des infrastructures et équipements publics métropolitains. Il faut discuter non seulement au niveau « information », mais aussi au niveau conception.

3. Governance

Aanwezigen Miriam Cassiers, Alfredo Corbalan, Eric Corijn, Frans De Keyser, Marijke Maes, Adeline Van Kerrebroek, Anette Kuhk, Wiet Vandaele, Solange Verger.

Top-down ou bottom up?

- Nécessité d'être très pragmatique au niveau des projets mais néanmoins besoin d'avoir une vision commune partagée.
- Bottom up (act locally) permet de commencer à collaborer positivement à partir de projets concrets (ou d'études communes) afin de bâtir une confiance entre les acteurs.
- Top-down car le Gouvernement va devoir décider des aspects légaux et institutionnels.

Quel rôle pour chaque niveau/partenaire/échelle ? Adaptabilité ? Différentes échelles ?

- Pas de modèle pour la coopération métropolitaine. Modèle à inventer.
- Pas de niveau supplémentaire au niveau institutionnel. Structure adaptative.
- Nécessité d'une structure (légère) décisionnelle flexible (exemple d'autres états fédéraux, Zurich : structure qui regroupe à la fois les cantons et les communes).
- Groupes de travaux ad hoc par thématiques avec des partenaires variables (flexibilité d'échelle p.ex. mobilité : échelle plus vaste).

Quels horizons communs?

- Au niveau du contenu: nécessité d'un réseau permettant l'échange d'expériences, le benchmarking, le développement de la connaissance.
- Une vision commune. L'intérêt commun de se diriger dans une même direction.
- Trouver les matières WIN-WIN pour les trois régions. Quand les partenaires ont le même objectif, on peut développer des WIN-WIN (exemple : protection de l'environnement).
- Rassembler les décideurs et collaborateurs qui ont déjà des choses en commun.
- Respecter les institutions avec leurs compétences actuelles.
- Tenir compte du fait qu'il existera toujours des forces centrifuges.
- Anglais comme langue de travail de la structure commune ?
- Primordial de travailler sur base du consensus.
- Développer une communication efficace. Une seule politique de communication coordonnée ?

Budget et ressources humaines ?

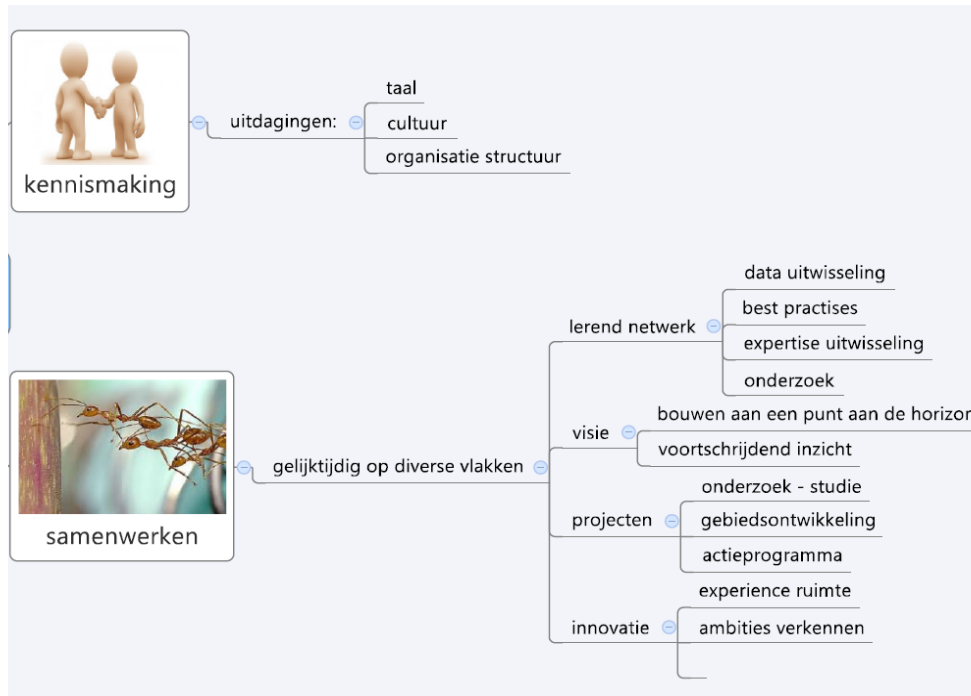
- Ressources humaines : 10-20 personnes maximum.
- Les fonds FEDER (ITI) permettent la durabilité dans le temps des partenariats p.ex. multi-fonds. Fonds objectif 2 pour le brabant wallon?

Quel agenda pour un prochain forum ?

- Mieux se connaître, échanges, vision ou déjà commencer sur les projets ?
- Best practice projets, projets où les collaborations sont nécessaires?
- Exemple du fonctionnement d'INTERREG, en plusieurs phases: 1/se rencontrer, 2/études communes, 3/soft actions, 4/hard actions, 5/projets intégrés pour le territoire.
- Il est important que parallèlement au niveau administratif du forum, les ministres de l'AT se parlent et se coordonnent.

Quelle structure favoriserait les projets de collaboration ?

- Exemple de Zurich: cantons et communes, présidence tournante, structure flexible.
- Exemple de Hambourg : 3 lands- accords bilatéraux entre chacun d’entre eux. Fond commun pour faire des projets communs.
- Lister, faire un agenda des projets prioritaires, thèmes communs, les solutions à des défis auxquels une région ne peut répondre seule.



IV. Conclusions

Bernardo Secchi

- Il est nécessaire de disposer d'une vision partagée. Ceci n'est pas un vrai « plan commun », mais plutôt une image/exploration d'un futur possible, sur lequel il faudra trouver une manière de s'accorder. Les objectifs doivent être trouvés à partir d'un processus bottom-up avec les acteurs ('stakeholders') et les citoyens.
- Le rôle des urbanistes consiste à proposer des solutions les plus concrètes, réalisables, moins tendues possible. Il ne faut pas laisser les décideurs attendre, il faut leur proposer des choses concrètes, partir de projets sur lesquels tout le monde est d'accord et sur lesquels le politique ne peut pas s'opposer.
- Commencer par des projets concrets à réaliser et puis petit à petit construire une méthodologie pour se mettre d'accord sur des projets plus difficiles.
- Partir des thèmes non-confliktuels comme p.e. les thèmes environnementaux ou la mobilité. Mettre un ordre à partir du moins conflictuel jusqu'au plus conflictuel.
- Attention aux projets qui ne servent à rien après un bout de temps. Simplement dire qu'on n'arrive pas à se mettre d'accord n'est pas une excuse, c'est avouer son échec.
- Souvent il est plus difficile de mettre ensemble 2 villages que 2 métropoles. L'Europe est traversée par des frontières, des périmètres entre communautés historiques. Mais le contexte change, devient multiculturel. L'immigré ne comprend rien de nos conflits villageois. Les frontières sont destinées à disparaître. Comment ça se fait qu'elles persistent ? Conflits de pouvoir ('le maire').

Thierry Baert

- Intergemeentelijke, inter-gewestelijke en internationale samenwerking neemt veel tijd in beslag.
- Starten met de minst gevoelige projecten/thema's ('éviter Don Quichotte').
- Het territorium zoals het beleefd wordt door de inwoners moet centraal geplaatst worden en niet de institutionele structuren (vb. een kaart met al het openbaar vervoer in een metropool). Zo kan het idee van metropoolvorming ook bij de inwoners groeien.
- Oyster est une carte d'identité d'un territoire métropolitain. L'usager devient citoyen de ce territoire.
- Brussel toont zich niet als de hoofdstad van Europa. Er gebeurt niets met het kosmopolitische karakter van de stad. Il y un décalé entre qui on est et ce qu'on discute.

Tim Cassiers

- De eerste stap in samenwerking kan best thematisch en via projecten. Hierbij moeten de andere niveaus van samenwerking (structureel, institutioneel, gezamenlijke visie, ...) wel in het achterhoofd gehouden worden.
- In het GD Luxemburg is men gestart met het institutionele en daar blijkt dit niet altijd te werken (vb. mobiliteit wordt nu terug bilateraal geregeld want blokkeerde in multilaterale context).
- Het inzicht in het 'waarom' van andermans standpunten is essentieel, los van clichés en gemeenplaatsen (empathie).

Frans De Keyser

- 'All politics is local'. Het gaat niet om theoretische modellen maar om concrete en contextspecifieke processen (in tegenstelling tot Secchi: wel nood aan gezamenlijk imaginair).
- 'Festina lente'. (Haast u langzaam). Niet starten met moeilijke dossiers. Doe zaken die opbrengen, vermijd de valkuil van niet-realistische projecten.

Frank Vermoesen

- BIM is en blijft bezig met de concrete realisaties met zijn Vlaamse evenknie en heeft dus eigenlijk geen nood aan een geïnstitutionaliseerd kader.

Bijlages

1. Ideeën voor toekomstige fora

Werking

- Consacrer plus de temps aux discussions et moins aux présentations. Les tables de conversation semblaient trop courtes pour beaucoup de participants.
- Concretiser!
- Tot hiertoe vooral gericht op afstemming van visies, studies en overleg tussen actoren (kennis en mobilisatie actoren). Hoe kunnen andere ressources worden geactiveerd (vb. budgetten, leiderschap, slagkracht)?
- Hoe kan een 'voluntaristische' werkwijze worden omgevormd naar een meer geïnstitutionaliseerde samenwerking? (Obstacles? Contraintes? Stratégies?)

Inhoudelijke thema's

- Introduire la thématique mobilité.
- Een uitwisseling rond financiële planningsmechanismen: grondprijis, planbaten/-schade,...
- In de discussie over 'space of flows' zijn de 'filières courtes' (korte ketens) nog weinig prominent (energie, voedsel, ressources). Dit zou andere kaarten opleveren, die de discussie over duurzame ontwikkeling/autonomie/zelfvoorziening van een horizontale metropolitane regio kunnen voeden.
- In welke mate en op welke wijze is metropolitane samenwerking (en bij uitbreiding andere grensoverschrijdende polycentrische samenwerking) crisisgevoelig?
- Hoe is intergewestelijke samenwerking denkbaar rond andere thema's/objectieven dan "centraliteit" en "groei"?
- Hoe kunnen verschillende 'lezingen' van intergewestelijke gebieden beter worden afgestemd? Bv. eagle-eye vision / visionair ontwerp, l'imaginaire collectif, praktijk van daadwerkelijke samenwerking, enz.

Planningspraktijken

- Prendre le temps de mieux connaître les structures de fonctionnement des deux autres administrations de l'AT (présentations de la structure de fonctionnement de chacun...) afin de mieux se connaître et avancer dans les possibilités concrètes de collaboration
- Van planning naar uitvoering. Welke instrumenten worden gebruikt / kunnen gebruikt worden om de uitvoeringsgerichtheid te verhogen?
- Reflectie en uitwisseling rond de (mogelijke) rol van ontwerpend onderzoek in planning
- Rol en organisatie van inspraak (op alle niveaus) in planprocessen
- Hoe wordt het ruimtelijk beleid gemonitord en geëvalueerd?
- Hoe verhoudt planning, als integrerend en horizontaal beleid, zich tot de sectorale beleidsdomeinen? Hoe kan dit best gemanaged worden? Good practices?
- Hoe verhoudt intergewestelijk overleg (en policentrische ontwikkeling) zich tegenover (groot)stedenbeleid? Verschillende logica's?! Vermenging/scheiding, concentratie/dispersie, stedelijk/policentrisch.

- Uitwisseling i.v.m. stedelijke planning. Hoe werkt de stedelijke planning in A'pen, Luik, Gent, Charleroi, ...

2. Deelnemerslijst

surname	name	title	mail	organisation
Baert	Thierry		tbaert@adu-lille-metropole.org	Agence Lille Métropole
Braet	Johan		johan.braet@vlaanderen.be	Kabinet Min. Muyters
Cabus	Peter	Directeur-Generaal		Ruimte Vlaanderen
Cassiers	Myriam	Attaché	mcassiers@mrbc.irisnet.be	AATL/DEP
Cassiers	Tim		Tim.Cassiers@ees.kuleuven.be	CEPS/INSTEAD, KU Leuven
Clette	Michel	Attaché	mclette@mrbc.irisnet.be	AATL/DEP
Corbalan	Alfredo		acorbalan@adt.irisnet.be	ADT
Corijn	Eric	Prof. Dr.	eacorijn@vub.ac.be	VUB, Cosmopolis
De Bruycker	Sven	Attaché	sdebruyker@mbhg.irisnet.be	AATL/DEP
De Coninck	Mireille	Attaché	mireille.deconinck@spw.wallonie.be	DG04, Région wallonne
De Keyser	Frans		fdk@beci.be	Beci, Brussels Metropolitan
Dehaibe	Xavier		xdehaibe@mrbc.irisnet.be	Coordination régionale / IBSA
Diederich	Romain		romain.diederich@mat.etat.lu	AT, Luxembourg
Eser	Thiemo		thiemo.eser@mat.etat.lu	AT, Luxembourg
Geets	Ann	Directrice dd.	ageets@mbhg.irisnet.be	AATL/DEP
Guillot Pingue	Alain	Attaché	alain.guillotpingue@spw.wallonie.be	DG04, Région wallonne
Kuhk	Annette			KU Leuven
Labarre	Quentin	Attaché	qlabarre@mrbc.irisnet.be	AATL
Lenaerts	Maarten	Attaché	malenaerts@mbhg.irisnet.be	AATL/DEP
Maes	Marijke	ir	marijke.maes@rwo.vlaanderen.be	Ruimte Vlaanderen
Malherbe	Alain			UCL
Mirkes	Christine	Attaché	cmirkes@mrbc.irisnet.be	AATL/DEP
Périlleux	Benoît		bperilleux@vervoort.irisnet.be	Cabinet Min.Président Vervoort
Secchi	Bernardo	Prof. Dr.	secchi.vigano.belgio@secchi-vigano.it	Studio 013
Van Kerrebroek	Adeline	Attachée	avankerrebroek@mrbc.irisnet.be	AATL/DEP
Vanautgaerden	Liesl		liesl.vanautgaerden@rwo.vlaanderen.be	Ruimte Vlaanderen
Vandaele	Wiet		wiet.vandaele@rwo.vlaanderen.be	Ruimte Vlaanderen
Vandecasteele	Yves	Attaché	yvandecasteele@mrbc.irisnet.be	AATL/DEP
Vandeputte	Dirk		dvandeputte@adt.irisnet.be	ADT
Vandervelde	Dirk	Attaché	dvandervelde@mbhg.irisnet.be	AATL/DEP
Van Noordt	Anneloes		anneloes.van Noordt@rwo.vlaanderen.be	Ruimte Vlaanderen
Verger	Solange		sverger@adt.irisnet.be	ADT
Verkruyssen	Arlette	Directeur-Generaal	averkruyssen@mbhg.irisnet.be	AATL
Vermoessen	Frank		fve@ibgebim.be	Brussel Leefmilieu
Verwimp	Emilie		emilie.verwimp@rwo.vlaanderen.be	Ruimte Vlaanderen
Vigano	Paola		secchi.vigano.belgio@secchi-vigano.it	Studio 013