



JULI 2015

KWALITATIEVE VERGELIJKING

DE INTERNATIONALE CONNECTIVITEIT VAN DE ZUIDELIJKE RANDSTAD IN EEN INTERNATIONAAL PERSPECTIEF

COLOFON

PROJECTTEAM

Vereniging Deltametropool

Paul Gerretsen (agent)

David Dooghe

Mariana Faver

Contact

david.dooغه@deltametropool.nl

Projectpagina

http://deltametropool.nl/nl/internationale_connectiviteit

Opdrachtgever

Provincie Zuid-Holland

KERNTEAM INTERNATIONALE CONNECTIVITEIT

Frank van den Beuken (Rotterdam)

Adriaan van Doorn (IenM)

Wouter Metzlar (IenM)

Marcel Wijermans (Den Haag)

Jacqueline Smit (IenM)

Peter Verbon (PZH)

Vereniging Deltametropool is een onafhankelijk netwerk van personen en organisaties dat zich inzet voor de metropolitane ontwikkeling van Nederland en van Nederlandse stedelijke regio's, in een internationaal perspectief. Het stimuleren van metropolitane ontwikkeling is onze missie. De vereniging brengt als platform relevante personen en organisaties samen rond deze missie. Daarnaast ontwikkelt de vereniging als onderzoekslaboratorium kennis over metropolitane ontwikkeling en past die toe in projecten. Op die manier worden actoren op het metropolitane schaalniveau geholpen om tot een effectievere organisatie en besluitvorming te komen. Vereniging Deltametropool is een algemeen nut beogende instelling (ANBI). Ze verbindt bedrijven en kennisinstellingen aan de publieke organisaties en vormt daarmee een brug tussen onderzoek en praktijk. Daarnaast is de vereniging actief in internationale professionele netwerken en heeft contacten met andere metropolitane gebieden en biedt haar leden daarmee een mogelijkheid gemakkelijker de weg naar internationale fora te vinden.

www.deltametropool.nl

www.twitter.com/deltametropool

Vereniging Deltametropool, Kwalitatieve Vergelijking. De internationale connectiviteit van de Zuidelijke Randstad in een internationaal perspectief.

Juli 2015, Rotterdam.



JULI 2015

KWALITATIEVE VERGELIJKING

DE INTERNATIONALE CONNECTIVITEIT VAN DE ZUIDELIJKE RANDSTAD IN EEN INTERNATIONAAL PERSPECTIEF

INHOUDSTABEL

INTRODUCTIE 05

LESSEN 06

LESSEN UIT DE EERSTE FASE 08

LESSEN UIT DE TWEEDE FASE 10

3 REGIO'S 16

KOPENHAGEN MALMÖ 18

BRUSSEL ANTWERPEN 42

MANCHESTER LIVERPOOL 64

INTRODUCTIE

In het Bestuurlijk overleg MIRT 2013 is afgesproken dat Rijk en regio het MIRT-onderzoek 'Internationale connectiviteit Zuidelijke Randstad' starten. Internationale connectiviteit gaat over het gemak waarmee economische clusters in de Zuidelijke Randstad verbonden zijn met andere economische netwerken in de wereld. Daarbij gaat het om zowel personen, goederen als informatie. Het doel van dit MIRT-onderzoek is een beter zicht op de wenselijkheid en effectiviteit van verbeteringen van de internationale connectiviteit, zodat oplossingsrichtingen kunnen worden geformuleerd die de economische kracht van de Zuidelijke Randstad versterken.

In het kader van het MIRT onderzoek werkt Vereniging Deltametropool aan een Kwalitatieve Vergelijking van de Zuidelijke Randstad met vergelijkbare internationale regio's. In de eerste fase van de Kwalitatieve Vergelijking werden elf regio's onderzocht en eerste conclusies getrokken. Hierop voortbouwend zijn uit de elf drie regio's geselecteerd die in de tweede fase meer in de diepte zijn onderzocht.

Dit cahier bundelt de resultaten uit de tweede fase van deze kwalitatieve vergelijking. De drie geselecteerde regio's zijn Kopenhagen-Malmö, Brussel-Antwerpen en Manchester-Liverpool. De regio's zijn gekozen vanwege hun vergelijkbare ruimtelijk-economische hoofdstructuur: regio's met dubbelsteden, een vergelijkbare omvang en vergelijkbare economische sectoren of clusters. De drie regio's hanteren echter een andere strategie en hebben een andere organisatie en/of projecten dan de Zuidelijke Randstad.

De drie geselecteerde regio's zijn onderzocht vanuit het perspectief van de volgende vijf hoofdpogaven voor de Zuidelijke Randstad: (1) versterking corridor Rotterdam - Delft - Den Haag - Leiden, (2) versterking internationale toplocaties Zuidelijke Randstad, (3) verbeteren kwaliteit internationale spoorverbindingen, (4) versterken positie Rotterdam The Hague Airport als zakenluchthaven van de Zuidelijke Randstad en (5) verbeteren toegankelijkheid openbaar vervoer voor de internationale reiziger. Deze hoofdpogaven zijn door het kernteam geselecteerd naar aanleiding van inzichten uit de eerste fasen van verschillende onderzoeken.

De regio's zijn onderzocht op de volgende domeinen: governance en beleid, de focus van strategieën en projecten (infrastructuur en toplocaties), projecten in verband met gastvrijheid voor internationale reizigers, versterking van luchthavens en directe verbindingen met buitenlandse regio's. De tussenresultaten zijn in interviews met sleutelfiguren uit de regio besproken. Dit resulteert in een realistisch beeld over de huidige stand van zaken in de verschillende regio's en dus in op de praktijk gerichte aanbevelingen.

In dit cahier bespreken we eerst kort de lessen uit de eerste fase, om vervolgens in te gaan op de verdiepende lessen uit de tweede fase. Hierna volgen de uitgebreidere profielen van de drie regio's. De interviews voor de regio's rondom Kopenhagen- Malmö en Manchester-Liverpool zijn in het Engels gehouden. Derhalve is er voor gekozen deze ook in het Engels in het cahier op te nemen.



+

+

LESSEN

+

Het doel van dit MIRT-onderzoek is een beter zicht op de wenselijkheid en effectiviteit van verbeteringen van de internationale connectiviteit, zodat oplossingsrichtingen kunnen worden geformuleerd die de economische kracht van de Zuidelijke Randstad versterken. Voor de eerste fase werd binnen de Zuidelijke Randstad de volgende vier economische clusters onderscheiden: Rotterdam World Port, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht, Greenports Network en de Zuid-Hollandse kennis-as.

Uit de eerste inventarisatie van de elf internationale regio's kunnen we concluderen dat de Zuidelijke Randstad een goede uitgangspositie heeft en er redelijk goed voor staat. Er zijn echter punten van verbetering. Met de Adaptieve Agenda heeft de Zuidelijke Randstad een lange termijn visie. Echter, in vergelijking met internationale regio's, is er een specifieke mobiliteitsstrategie met een bijhorende set van samenhangende projecten of interventies opvallend afwezig.

Enkele opvallende lessen uit de eerste fase:

1. De bewijsvoering tussen grote investeringen in internationale connectiviteit en de groei van het bruto nationaal product is boterzacht. Regionale data zijn vaak onvoldoende om dit hard te maken en investeringen leiden lang niet altijd tot het gewenste effect. Desalniettemin valt op dat de geselecteerde regio's wel blijven investeren in internationale connectiviteit.

2. Het cluster 'Internationale Organisaties' te Den Haag ligt, in contrast tot het internationale cluster te Brussel, ver verwijderd van een HOV-knooppunt.

3. Schiphol is de belangrijkste luchthaven voor de Zuidelijke Randstad en functioneert zeer behoorlijk. De betrouwbaarheid van de (snelle) verbinding met deze luchthaven verdient echter aandacht.

4. Rotterdam-The Hague Airport vormt een mooie aanvulling op Schiphol; vooral voor de particuliere luchtvaart. De verbinding van R-TH-airport met hoogwaardig openbaar vervoer lijkt minder problematisch dan vaak gesteld. Een eenvoudige verbetering van de verbinding tussen terminal en RandstadRail station kan al veel doen.

5. Context: verwaarloos de directe omgeving niet. Internationale connectiviteit is ook nationale connectiviteit!

Waarom?

Een dubbelstad van vergelijkbare omvang met een goede regionale organisatie: Öresundskomitee. In deze regionale samenwerking zijn vertegenwoordigd de steden en provincies rondom de Sont, de zeestraat tussen Denemarken en Zweden. Door samenwerking kan de Öresund-regio genoeg kritische stedelijke massa samenbrengen om zich internationaal te positioneren als een duurzame regio.

Lessen?

Een jonge, goed georganiseerde en interessante regio. Internationale connectiviteit wordt hier verbeterd door de Fehmarn-tunnel voor auto- en treinverkeer tussen Duitsland, Denemarken en Scandinavië.

01 Kopenhagen-Malmö

02 Brussel-Antwerpen

03 Manchester-Liverpool

02 Brussel-Antwerpen

Waarom?

Een dubbelstad met vergelijkbare omvang en economische sectoren, gelegen in de verstedelijkte Amsterdam-Brussels-Cologne (ABC) Delta. Samen met lokale en regionale publieke partijen wordt er gestreefd om dit metropolitane kerngebied uit te bouwen tot een plek die de concurrentie aankan met andere sterk verstedelijkte gebieden in Europa.

De regio heeft een groot internationaal cluster rondom de EU en de NAVO in Brussel en Antwerpen heeft een haven die in Europa meetelt. Kennisclusters zijn op enkele plekken in de regio te vinden, met het zwaartepunt in en om Leuven.

Lessen?

Interessante internationale connectiviteitsprojecten: een nieuw getijdendok en open dok in de haven van Antwerpen, de Schuman-Josaphattunnel in Brussel en het Diabolo-project, dat Brussels Airport beter verbindt met zowel de Europese wijk in Brussel als met Antwerpen en Nederland.

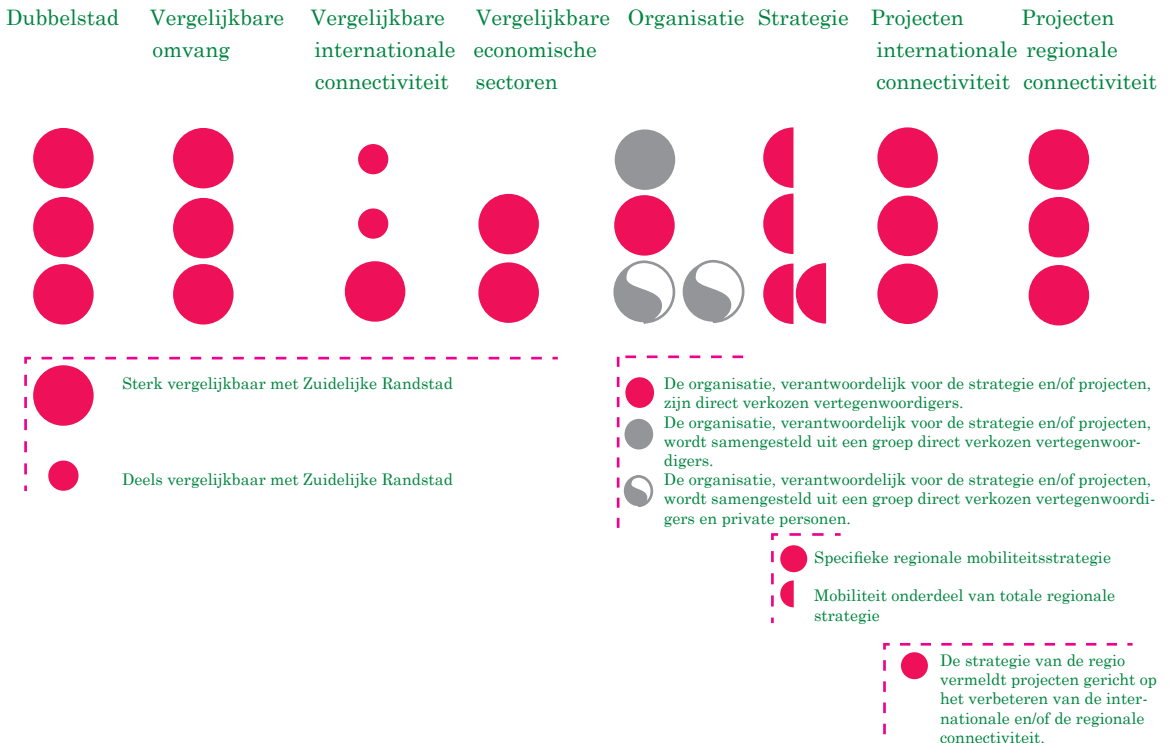
03 Manchester-Liverpool

Waarom?

Een dubbelstad van vergelijkbare omvang. De steden zijn een onderdeel van het groter verstedelijkte gebied in Noord-Engeland. Met het gezamenlijk opgestelde document 'One North' ontstaat er schoorvoetend een (boven)regionale samenwerking in Noord-Engeland.

Lessen?

In de nabije toekomst wordt verwacht dat de stedelijke regio's Manchester en Liverpool en andere omliggende stedelijke regio's sterker gaan samenwerken. Hoe beginnen zij aan hun (boven)regionale samenwerking? Wat worden hun ambities, strategieën en projecten?



LESSEN UIT DE TWEEDE FASE

De vergelijking van de drie internationale regio's maakt duidelijk dat bij het investeren in, optimaliseren en/of integreren van (inter)nationale infrastructuur economische motieven een duidelijke rol spelen.

Voor Kopenhagen en Malmö leveren investeringen als de Öresundbrug en de Fehmarn-tunnel een sterkere verbinding op met de economische polen van Noordwest-Europa en geven de regio een sleutelpositie in Scandinavië.

Snellere verbindingen tussen de luchthaven en de Europese wijk en tussen de stad en omliggende gemeenten maken van Brussel de 'Europese hoofdstad' bij uitstek en lossen tevens verkeerssopstoppen in de Vlaamse Ruit op. De vermindering van reistijd en de afname van files leveren een hoge economische winst op.

In Manchester-Liverpool genereert de geplande (internationale) hogesnelheidstrein vanuit London tevens de behoefte aan snelle regionale en nationale verbindingen. Dit om de economische groei die men van de HST verwacht, waar te maken.

01. De verbetering van de internationale bereikbaarheid maakt ook een verbetering van de regionale bereikbaarheid noodzakelijk.

De internationale regio's laten zien dat door het oplossen van regionale congestieproblemen er meteen ook ruimte op de bestaande infrastructuur ontstaat voor het verbeteren van de internationale bereikbaarheid.

Kopenhagen-Malmö

Het regionale en internationale passagiersverkeer en het goederenvervoer over het spoor op de Öresundbrug kennen verschillende tijden en (veiligheids)eisen. Dit zorgt ervoor dat het potentieel van het spoorverkeer op de brug onderbenut is. Met de stijgende mobiliteit tussen Kopenhagen en Malmö en de opening van de Fehmarn-tunnel tussen Duitsland en Denemarken in 2021 wordt een nog groter capaciteitsprobleem voor spoorverkeer op de Öresundbrug verwacht. Dit probleem kan worden opgelost door een specifieke verkeersstroom te verleggen. Hiervoor liggen twee opties op tafel: de verlenging van de metro uit Kopenhagen naar Malmö door een nieuwe tunnel onder de Sont voor regionaal passagiersverkeer of een nieuwe brug over de Sont tussen Helsingborg en Helsingør voor internationaal passagiersverkeer en goederenvervoer. De voor- en nadelen van beide opties worden in de interviews beschreven.

Vlaanderen en Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Om de mobiliteit vanuit buitenlandse regio's naar en binnen Vlaanderen te verbeteren, worden vracht- en passagiersverkeer waar mogelijk gescheiden. Dit gebeurt door investeringen in specifieke vrachtinfrastructuur (binnenvaart op kanalen) of het belasten van bepaalde mobiliteitsstromen (vrachtvervoer op wegen).

Met de ontwikkeling van het Gewestelijk Expresnet (GEN) rondom Brussel worden de bestaande regionale lijnen allen viersporig. Hierdoor kan zonder verdere capaciteitsproblemen de frequentie van het regionale spoorverkeer worden verhoogd.

Het Brusselse Gewestelijke Plan voor Duurzame Ontwikkelingen heeft een duidelijke strategie voor de verbetering van de mobiliteit van economische polen: in 2040 halen alle openbaar vervoerknooppunten een bereikbaarheid van 'goed'

tot 'uitstekend', met 'zeer goed' of 'uitstekend' voor 40% van de knooppunten. Met goede bereikbaarheid wordt bedoeld minimaal twee verschillende soorten OV-modaliteiten

Noord-Engeland

In Noord-Engeland wordt onderzocht wat de nieuwe snelle trein vanuit Londen kan betekenen voor het noordelijke verstedelijkte gebied. Duidelijk is in ieder geval dat om de economie in Noord-Engeland te laten groeien, naast de ontwikkeling van de HST-stations, ook een snellere regionale verbinding tussen de stadsregio's van essentieel belang is.

Zuidelijke Randstad

Met Stedenbaan – dat begon als een project voor het benutten van de vrijgekomen capaciteit op het hoofdspoor door de aanleg van de HST-infrastructuur – en met de aanleg van de Randstadrail is de regionale bereikbaarheid in de Zuidelijke Randstad sterk verbeterd.

Er valt nog winst te halen door de toegankelijkheid voor internationale reizigers te verbeteren. Met name door te kijken hoe specifieke (top)locaties beter verbonden kunnen worden met de internationale toegangspoorten (stations en luchthaven) van de Zuidelijke Randstad.

02. Vertrek vanuit een gezamenlijk doel en niet vanuit een gezamenlijke organisatie.

De regionale samenwerking in de onderzochte regio's, al dan niet geformaliseerd in een organisatie, is steeds gegroeid vanuit een duidelijk doel dat de regio's delen. Het formuleren van een duidelijk doel is niet alleen goed voor het creëren van een regionale samenwerking maar helpt ook om specifiek beleid door beleidsperiodes heen vol te houden.

Samenwerking vanuit een gezamenlijk doel

Door de bouw van de Öresundbrug is een samenwerking in de regio ontstaan en gegroeid. In deze samenwerking behouden de verschillende overheden in de regio hun eerdere verantwoordelijkheden. Het Öresundskomitee wordt ingezet als een platform tussen deze overheden om problemen die door deze samenwerkingen ontstaan aan te pakken en een gezamenlijke lobby op nationaal en Europees niveau te organiseren.

Hoewel er geen formele samenwerking is tussen het Vlaamse en Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de ontwikkeling van infrastructuurprojecten, is er wel een groeiend overleg en afstemming op administratief niveau. Deze samenwerking is pragmatisch ingestoken en het moet een duidelijk voordeel voor beide partijen opleveren.

In Noord-Engeland hebben de vijf stadsregio's, de Local Enterprise Partnerships en het Ministerie van Transport een duidelijk gezamenlijk doel: 'Developing a dynamic counterweight and complement to the London and South East Economy'. Men ziet infrastructuur hierin als een kritieke factor en de organisatie Transport for the North is opgezet om deze ambitie verder uit te werken in een agenda voor Noord-Engeland.

Lange termijnbeleid

Denemarken kent een lange traditie waarbij stedelijke en infrastructurele ontwikkelingen hand in hand gaan. Dit geïntegreerde beleid kent misschien verschuivingen door verschillende politieke samenstellingen heen, maar er wordt niet van de grote lijnen afgeweken. Met het oprichten van de Öresund-samenwerking wordt dit beleid ook steeds meer in het Zweedse deel van de regio toegepast.

De focus in Vlaanderen ligt op de ontwikkeling van knooppunten (stedelijke gebieden) en poorten

(HST-stations, lucht- en zeehavens). Met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uit 1997 kwam een sterkere focus op het investeren in HST-stations, zee- en luchthavens. De investeringen in de HST-stations van de afgelopen decennia hebben ondertussen geleid tot voordelen voor zowel de direct omliggende locaties, als voor de steden als geheel. In het mobiliteitsplan Vlaanderen wordt ingezet op de verdere integratie van de stations in hun stedelijke omgeving om de eerdere investeringen in deze stations nog beter te laten renderen voor het totale stedelijk gebied.

Zuidelijke Randstad.

Met de vorming van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag lijkt de focus op een organisatiestructuur het opstellen van een gezamenlijke agenda te hebben overschaduwd. De internationale voorbeelden laten zien dat voor een effectieve versterking van de internationale toplocaties in de Zuidelijke Randstad het van groot belang is om voort te bouwen op specifieke investeringen en eerder geformuleerde strategieën.

03. Verken met (inter)nationale naburige regio's de mogelijkheden tot samenwerking voor het investeren in of optimaliseren van directe spoorverbindingen.

Om de directe spoorverbindingen met naburige (inter)nationale regio's te verbeteren, ontstaan er in Scandinavië en Noord-Engeland samenwerkingen met de omliggende regio's. In deze samenwerkingen worden, vanuit de verbindende ambitie, gezamenlijke, specifieke projecten gedefinieerd en gebudgetteerd.

Scandinavië

Na de gezamenlijke investering in de Öresundbrug is de regionale samenwerking in de regio politiek geformaliseerd in het Öresundskomitee.

De Öresundbrug is voorlopig de enige vaste verbinding tussen Scandinavië en de belangrijkste economische stedelijke clusters in Noordwest-Europa (o.a. Hamburg). Met de opening van de Fehmarn-tunnel (verbinding tussen Denemarken en Duitsland) in 2021 wordt de Öresund-regio een essentieel knooppunt. Door de verbeterende internationale connectiviteit van de Öresund-regio hebben Noorwegen en Zweden de ambitie uitgesproken om hun metropolitane regio's beter met de Öresund-regio, en daarmee ook Europa, te verbinden.

Om de mogelijkheden van het versterken van directe verbindingen te verkennen, is met het Interreg-project '8 Million City' onderzocht wat de noodzakelijke investeringen zijn voor een snelle treinverbinding tussen Oslo, Öresund en de rest van Europa. De veertien partners in dit project waren zowel lokale, regionale als nationale overheden. Ondertussen wordt de samenwerking verder gezet onder de naam COINCO (Corridor of Innovation and Cooperation) North II.

Specifiek voor Zweden zijn door de centrale overheid twee onderhandelaars aangesteld om de mogelijkheden voor snelle treinverbindingen tussen de drie Zweedse metropolitane gebieden (Stockholm, Malmö en Göteborg) te verkennen.

Noord-Engeland

Met de verwachte komst van een snelle treinverbinding vanuit Londen, HS2, ontstond er in Noord-Engeland een sterkere samenwerking

tussen verschillende stadsregio's. In het document 'One North' hebben de vijf stadsregio's (City Regions of Leeds, Liverpool, Manchester, Newcastle and Sheffield) samen met het Ministerie van Verkeer een gemeenschappelijke ambitie beschreven: "Het ontwikkelen van een dynamisch tegenwicht en een aanvulling op de Londense en Zuidoostelijke economie". Transport is van cruciaal belang voor deze levendige, duurzame economische groei en de organisatie 'Transport for the North' is opgezet om de mogelijkheden die de nieuwe verbinding kan brengen, verder te verkennen.

Zuidelijke Randstad

Vanuit de Zuidelijke Randstad zijn reeds gesprekken met de omliggende (inter)nationale regio's rondom specifieke infrastructuurprojecten. In de samenwerking is vooraf echter geen visie opgesteld van waaruit zich gezamenlijke projecten kunnen ontwikkelen.

04. Werk gelijktijdig aan zowel de lucht- als de landzijde van de luchthaven.

Regionale luchthavens kunnen worden ontwikkeld aan zowel hun land- als luchtzijde.

Landzijde

Alleen bij voldoende potentiële passagiers in de omliggende regio van de luchthaven zijn luchtvaartmaatschappijen bereid meer vluchten aan te bieden. Het bereik aan de landzijde van een luchthaven kan worden verhoogd door het verbeteren van de regionale bereikbaarheid, zoals is gebeurd in Öresund en in Brussel. Hierdoor kunnen binnen dezelfde voor- en natransporttijd meer passagiers de luchthaven bereiken en wordt de luchthaven aantrekkelijker voor luchtvaartmaatschappijen.

Door het Diabolo-project wordt Brussels Airport sneller verbonden met de omliggende stedelijke kernen (Brussel, Mechelen, Antwerpen en Leuven). Daarnaast wordt Brussels Airport zelfs aantrekkelijk voor Nederlandse, Duitse en Franse passagiers doordat de Beneluxtrein en de HST naar Frankfurt en Parijs stopt bij de luchthaven.

De aantrekkelijkheid van luchthavens kan verder worden verhoogd door meerdere diensten aan te bieden in de directe omgeving. Zo ontwikkelen zich rondom Copenhagen Airport specifieke congres- en vrije-tijdsclusters (Ørestad, Hyllie), gericht op de snelle verbinding met de luchthaven.

Luchtzijde

Het verbeteren van de luchtzijde van een regionale luchthaven kan door het sterker verbinden van de luchthaven met een belangrijke internationale luchthaven. Dit is de strategie van Liverpool Airport. Meerdere vluchten per dag naar een internationale luchthaven maken Liverpool Airport beter internationaal bereikbaar. Van belang hierbij is dat de internationale luchthaven andere vluchten aanbiedt dan de nabij gelegen concurrerende luchthaven van Manchester.

Zuidelijke Randstad

De hoge kosten voor het aanleggen van een regionale infrastructuur voor Rotterdam Airport en de hoge concurrentie van Schiphol (en in stijgende mate Brussels Airport) maakt voor Rotterdam The Hague Airport de verbetering van de luchtzijde een interessante strategie. Wel moet dan een verbinding worden gemaakt met een internationale luchthaven

die andere vluchten aanbiedt dan de omliggende luchthavens.

Zoals Roland Wondolleck, directeur RTHA, duidelijk stelt, moet er ook gekeken worden naar de maatschappelijke relevantie van de luchtverbindingen, bijvoorbeeld: wat zijn de baten voor de regionale of de landelijke economie? Een luchthaven hoort in dienst te staan van de regio.

05. Gastvrijheid is economie.

De gastvrijheid van verschillende internationale regio's gaat verder dan heldere signalering of eenvoudige openbaar vervoerkaarten. De gastvrijheid uit zich vooral in voldoende voorzieningen op strategische plekken. Zo is de visie van Copenhagen Airport duidelijk: 'The Gateway of Northern Europe: Where you come to move on and we make you wish to stay'. Maar ook Manchester heeft een duidelijke visie: gastvrijheid is economie.

Copenhagen Airport

Copenhagen Airport wil een goede ervaring aan al haar klanten aanbieden, of ze nu passagiers, luchtvaartmaatschappijen, vrachtvervoerders, winkels, restaurants of andere zakenpartners zijn. De luchthaven zet hiervoor in op extra services en het optimaliseren van hun operatiesysteem. Het plan 'Customer's Total Cost of Operation' gaat ervanuit dat alle partijen winstgevend moeten kunnen opereren en richt zich op het verlagen van kosten. Dit maakt voor klanten het gebruik van de luchthaven steeds rendabeler en de luchthaven dus steeds competitiever ten opzichte van andere luchthavens.

Manchester

De gastvrijheid van Manchester wordt georganiseerd door Marketing Manchester. Manchester heeft geleerd dat gastvrijheid een drijfveer is voor werkgelegenheid. De stad investeerde daarom actief in bijvoorbeeld congreslocaties, evenementen en de identiteit van de stad. Deze strategie trok na verloop van tijd meer evenementen, investeerders en in navolging daarvan nieuwe bedrijven. Daarom wordt deze strategie ook vaak gekopieerd door andere steden.

Nederland

De investeringen van de laatste jaren in de grotere stations in Nederland hebben de verblijfskwaliteiten van deze stations sterk verbeterd. Door het creëren van aantrekkelijke ontmoetingsruimtes op deze specifieke plekken is de gastvrijheid voor internationale reizigers verhoogd. Specifieke internationale voorzieningen zouden hierbij nog kunnen worden toegevoegd.





3 REGIO'S

De interviews voor de regio's rondom Kopenhagen - Malmö en Manchester - Liverpool werden in het Engels gehouden. Daarom is ervoor gekozen de teksten, resulterend uit deze interviews, ook in het Engels in het cahier op te nemen.



01

KOPENHAGEN MALMÖ



KOPENHAGEN MALMÖ

INTRODUCTION

Due to the existing Öresund Bridge and the future construction of the Fehmarn tunnel to Hamburg (expected to open in 2021), the Öresund region is a key location for several ambitions aimed at connecting Scandinavia to mainland Europe. With the '8 Million City' project, Norway has the ambition to connect Oslo to the main economic centre of Europe around Hamburg and further in Northwest Europe via a high speed rail line. Sweden appointed two negotiators to look into a high speed connection between Stockholm, Göthenburg and Malmö.

Several decades ago cooperation between the regions surrounding Copenhagen and Malmö led to the creation of the Öresundskomiteen. Before focusing on the different strategies and projects of this region to improve the quality of the network and to make better use of it, here is a brief overview of the various levels of government and their ambitions.

*Population region: 3 120 501 inh.
Surface region: 16 748,53 km²
Employment region: 75%
GDP per capita region: 26 450 euro / inh.*

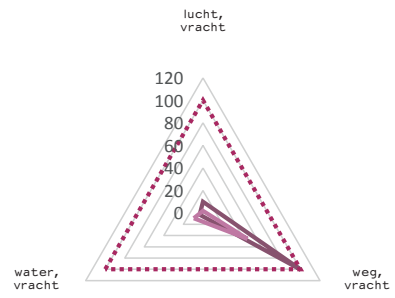
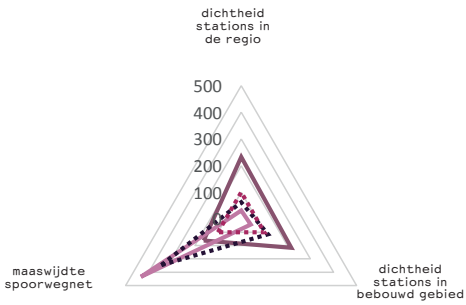
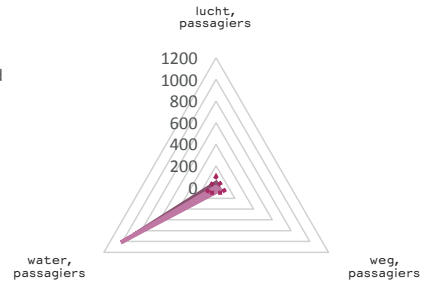
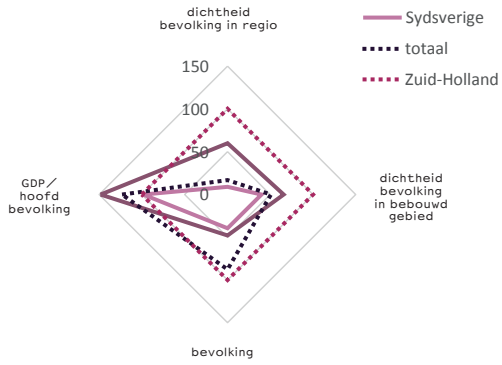
Text based on:

1. Interviews with:

- Johan Emanuelson, Avdelningschef, Strategiavdelningen, Malmö Stadsbyggnadskontor, 22 April 2015
- Tore Engлёn, Senior advisor Öresundskomiteens, 15 May 2015
- Sten Hansen, advisor infrastructure, Region Skåne, 10 June 2015
- Lars Lemche, senior advisor Public Relations, Copenhagen Airport, 9 June 2015

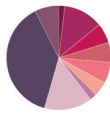
2. Policy documents and websites:

- The Scandinavian 8 Million City, final report 2014
- Website: <http://www.newstatesman.com/jonn-elledge/2014/07/scandinavians-are-planning-international-metro-network-goes-under-sea>, visited 18 May 2015
- Website: <http://copenhagensciencecity.dk/om-os/organisation/>, visited 18 May 2015
- Website: <http://sciencevillage.com/>, visited 18 May 2015
- Website: <http://www.cph.dk/en/about-cph/profile/Strategy/>, visited 18 May 2015
- Website: <http://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/about-copenhagen-connected>, visited 18 May 2015
- Website: <http://www.oresundskomiteen.org/en/>, visited 18 May 2015



- agricultuur
- industrie
- constructie
- handel
- ICT
- financieel
- real estate
- service
- publiek
- overige

Aandeel sector in totale werkgelegenheid

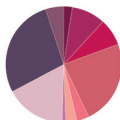


Kopenhagen-Malmö

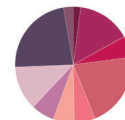
Aandeel sector in Bruto Toegevoegde Waarde



Kopenhagen-Malmö



Provincie Zuid-Holland



Provincie Zuid-Holland

GOVERNANCE AND POLICY

Öresundskomiteen is a political cooperation between the Swedish province of Scania (Skåne), Denmark's major island, Zealand, several cities (Copenhagen and Malmö) and municipalities in the area surrounding the Öresund strait that has existed for 20 years. The origin can be found in the joint investment in the Öresund Bridge across the strait. Their primary task is to stimulate and promote the growth and integration of the region through the reduction of legal and physical obstacles and solve important questions about the infrastructure, labour market, culture and popular support. Physical obstacles are focused on infrastructure and transport.

The Öresundskomiteen is furthermore the 'embassy' of the Öresund region, lobbying for Öresund interest at national and European level.

The Öresundskomiteen is thus an umbrella organisation and does not have a mandate on planning or funding of projects. It is a platform and think tank for regional development and their task is to organise the regional discussion. They define the common projects for the region and attempt to further cooperation between both countries and cities.

The planning and funding for infrastructural projects in the Öresund Region takes place at both sides of the Öresund strait at the national, provincial and municipal level. For the Öresund Bridge, a shared entity, there is an organisation set up in which both nations take place in discussions.

In Denmark, public transport (rail) are at a national level. The national funded company DSB runs the trains in Denmark. The Copenhagen metro development is a joint venture between the national and municipal levels. The busses are organised at the level of the municipalities.

The Swedish national level determines and funds the national infrastructural projects. The provincial level plans the regional infrastructure and is also responsible for the regional rail system. The planning of local roads and public transport takes place at the level of the municipality, as does the integration of new regional infrastructure in the city. For the trains between the Denmark and Sweden there is one company responsible: Öresund trains.

For the Öresundskomiteen, negotiations would be easier if all public transport in both countries

would be organised at a regional level as the regions are in the board of the Öresundskomiteen and the national levels are not.

Cooperation in the region for investments in infrastructure does not only happen at the level of Öresund, but also takes place between countries or between municipalities, if they have a common goal.

An example of cooperation between countries is the '8 Million City' project. The Scandinavian '8 million city' is an EU Interreg project (Denmark, Sweden and Norway) which was carried out within the framework of the Scandinavian Arena. The common goal is to strengthen the international position of Scandinavia in Europe. The reasons to set up this project were the aim to improve the low quality of the existing rail network and to better connect the different labour markets in the different participating regions. The fourteen partners are the majority of the local and regional authorities as well as three government agencies in the corridor between Oslo, Gothenburg and Copenhagen.

The result is a strong, long term vision which has led to investments in infrastructure by making the most of the potential which the Oslo–Gothenburg–Copenhagen corridor offers Scandinavia.

The main goal of the '8 Million City' project is to make a better connection between Oslo and the Öresund region with Hamburg and mainland Europe in general. This '8 Million City' area is seen as the densest area in Scandinavia. Within this area, the Öresund region is especially dense, and Oslo wants to be better connected to the Öresund region. For the Öresund region this project is not of vital, their focus is more to mainland Europe. However this project has the potential to enlarge the catchment area of Copenhagen Airport.

An example of cooperation between municipalities is Malmö, Lund and Helsingborg. These cities will cooperate in the purchase of the tram vehicles. By working together, these cities have the advantage of garnering enough financial 'strength' to reach a better deal. Furthermore a common transportation system between these cities will have advantages in maintenance. The tram systems in the different cities however will not be interconnected.

The Danish example of cooperation at the municipal level is the Capital Region of Denmark. This region consists of the municipalities of Copenhagen and Frederiksberg and the regional municipality of Bornholm. Concerning infrastructure, on 7

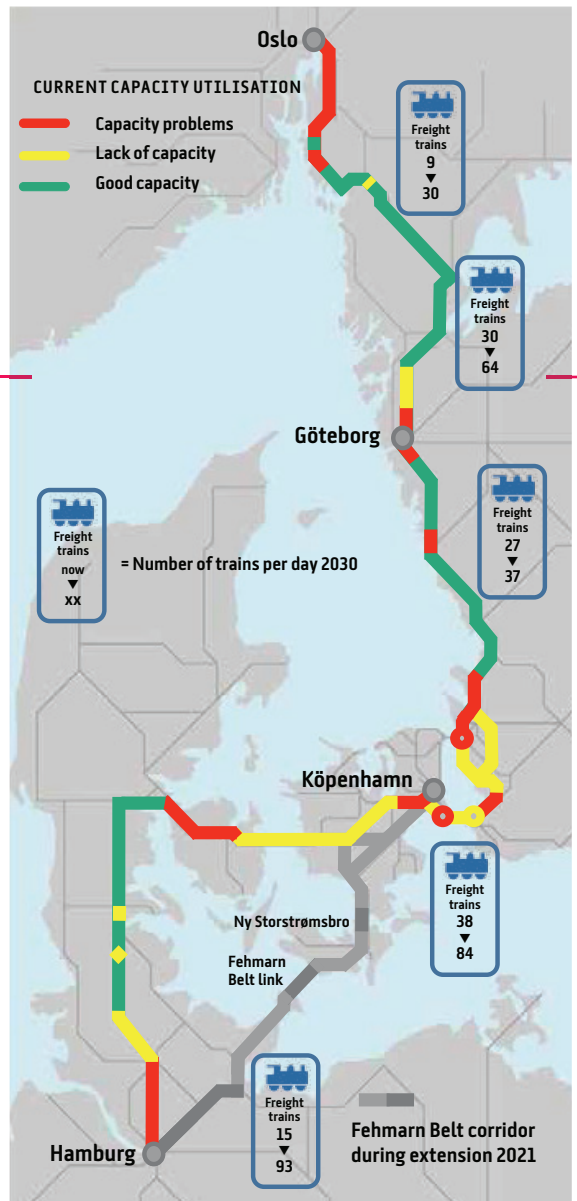
September 2011 the Capital Region of Denmark and the regional organisation »Kommunekontaktrådet Hovedstaden« concluded the regional traffic agreement “Investing in the future” where the region and municipalities together pinpoint the required investments in infrastructure. There are two major focus areas: the international dimension and local accessibility.

1. Out of the region - the international dimension

By providing good traffic connections in the Öresund region (the Sound), good transport connections to neighbour regions as well as to major European and global focal points, we must ensure that we become part of a major network.

2. Around the region - strengthening local accessibility

Road congestion in the region is expensive and impedes growth. In 2010 every day citizens wasted 190,000 hours per day due to congested traffic. This lack of passability costs society about € 1,3 bn. per annum.



“THE SCANDINAVIAN ‘8 MILLION CITY’ IS AN EU PROJECT WHICH WAS CARRIED OUT IN THE FRAMEWORK OF THE SCANDINAVIAN ARENA. THE PURPOSE WAS TO MAKE THE MOST OF THE UNIQUE POTENTIAL WHICH THE OSLO-GOTHENBURG-COPENHAGEN CORRIDOR OFFERS SCANDINAVIA.”

source: The Scandinavian 8 Million City, final report 2014

HEALTHY, GREEN GROWTH AND SOCIAL BALANCE

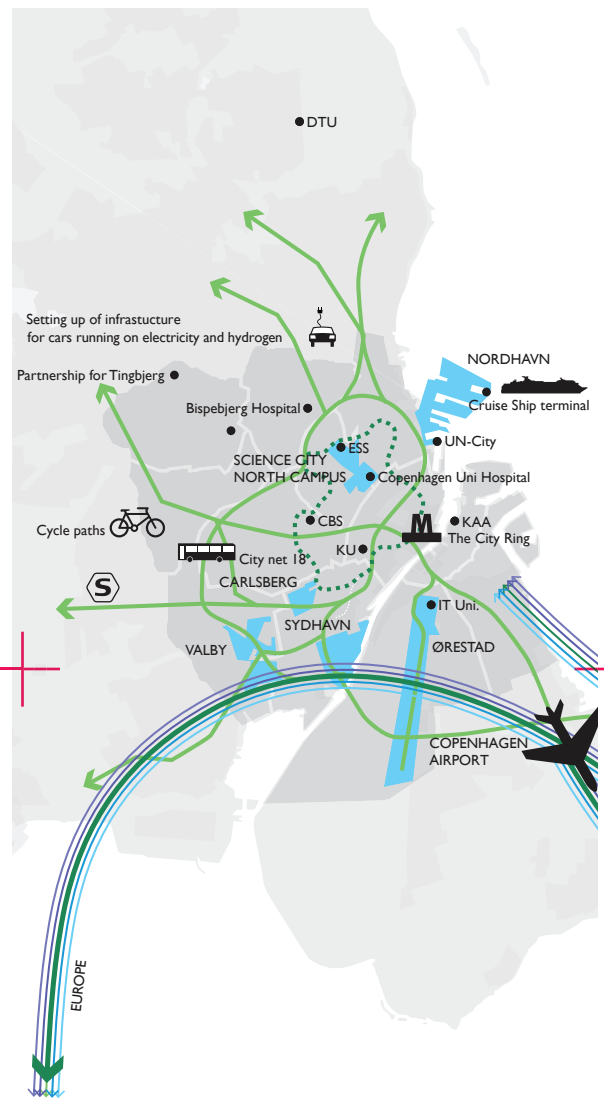
- promote wind energy in the Øresund Region. A number of public and private players in and around Copenhagen and Malmö are working with the storing of energy and supply of new urban development areas.
- increase growth and employment by improving conditions for cleantech enterprises in the Øresund Region.
- host more international climate, energy and environmental congresses together with relevant NGOs.
- improve the methods of working with social innovation, especially in troubled neighbourhoods. This is done in collaboration with universities on both sides of Øresund, Region Skåne and a number of creative players and social entrepreneurs.

MOBILITY AND CARBON NEUTRALITY

- examine the capacity on the Øresund Bridge, including e.g. a new direct and rapid transit connection between the two city centres and a faster connection to Hamburg.
- strengthen existing flight connections and attracting new direct, international connections to Copenhagen. Copenhagen Connected is a route development project supported by the government, regional, local-government and private partners on both sides of Øresund.

THE BUSINESS SECTOR, INNOVATION AND KNOWLEDGE

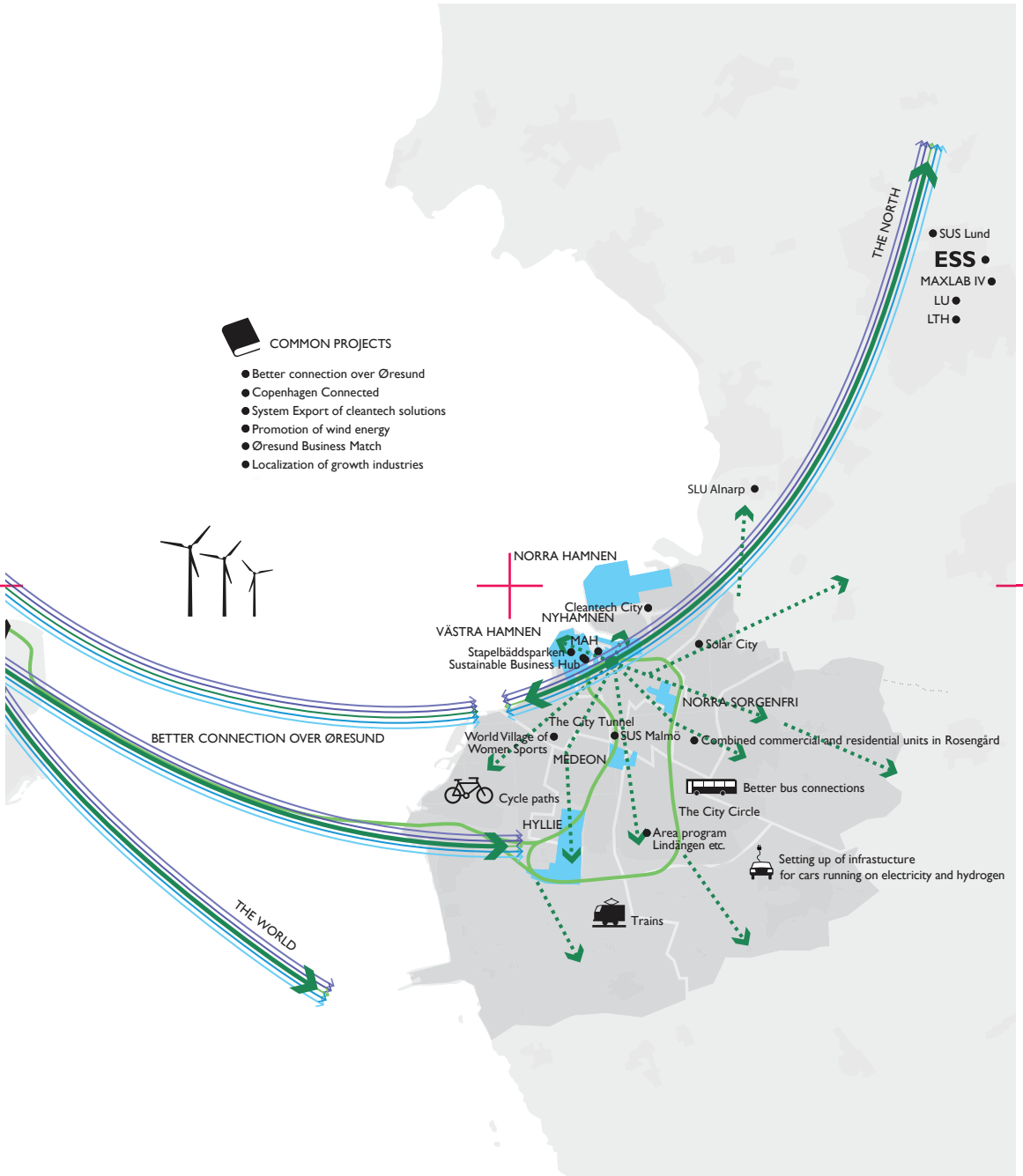
- develop European Spallation Source (ESS) and Max IV to become one of the world's largest and most advanced research facilities. With ESS, Scandinavia will have its first, major pan-European research facility.
- ensure space for future enterprises and eliminate barriers for entrepreneurs in the region. In addition, Copenhagen and Malmö have adopted joint strategies to attract and retain qualified labour.
- convince 1,200 enterprises to initiate collaboration and trade across Øresund in the project Øresund Business Match. The aim is to combine Danish-Swedish capital investments in business development projects. This collaboration covers the entire Øresund Region.



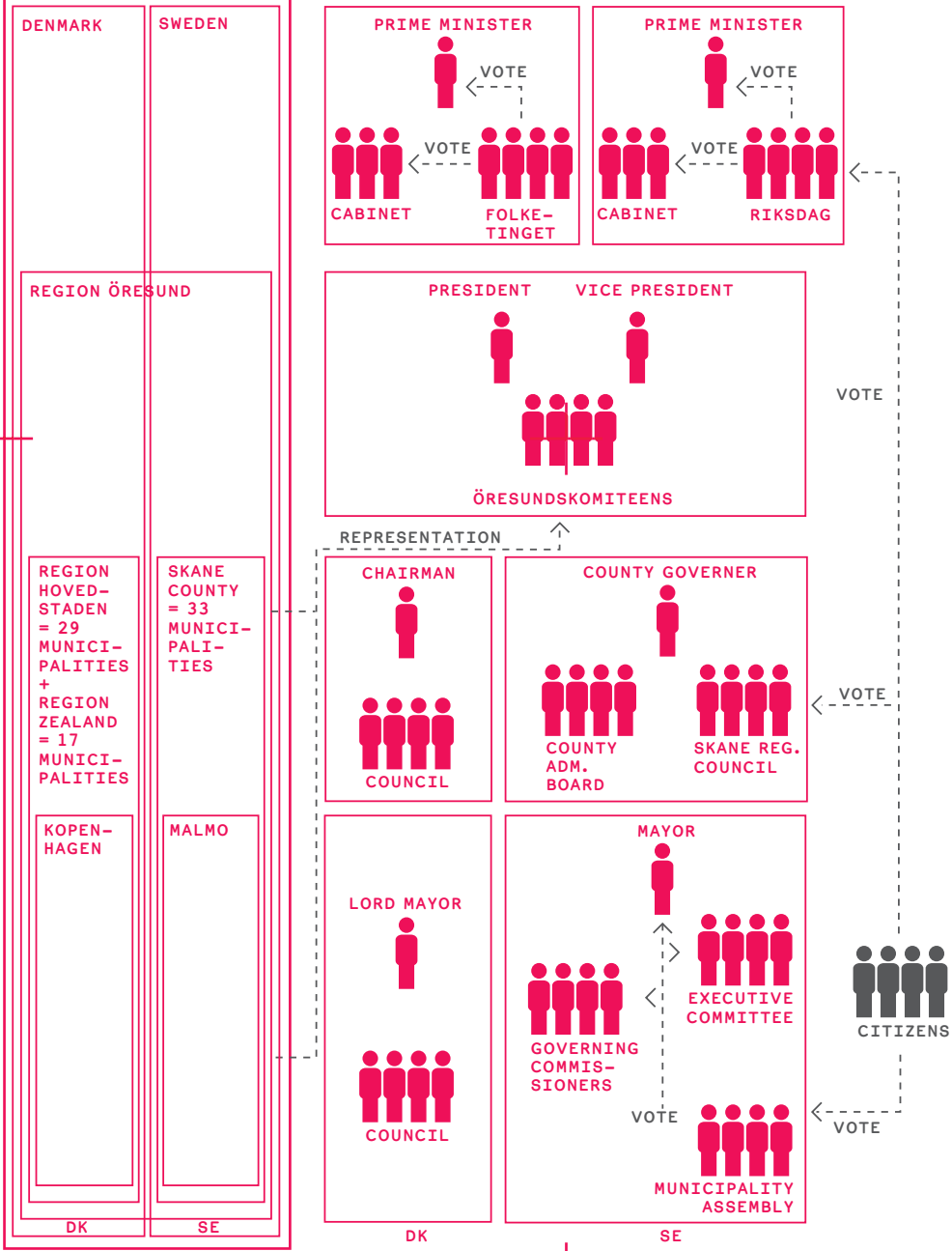


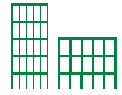
COMMON PROJECTS

- Better connection over Øresund
- Copenhagen Connected
- System Export of cleantech solutions
- Promotion of wind energy
- Øresund Business Match
- Localization of growth industries



EU INTERREG IV A PARTNERS: VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN, REGION HALLAND, REGION SKÅNE, GÖTEBORG STAD, HELSINGBORG STAD, TRAFIKVERKET, AKERSHUS FYLKESKommUNE, ØSTFOLD FYLKESKommUNE, STATENS VEGVESEN, KØBENHAVN KkommUNE, REGION HOVEDSTADEN





INTERREG IV A
SCANDINAVIAN 8 MILLION CITY

- FIXED LINK BETWEEN HELSINGBORG, SWEDEN AND HELSINGØR, DENMARK (RAIL, CAR)
- FEHMARN BELT LINK (RAIL, CAR)
- ORESUND BRIDGE (RAIL, CAR)

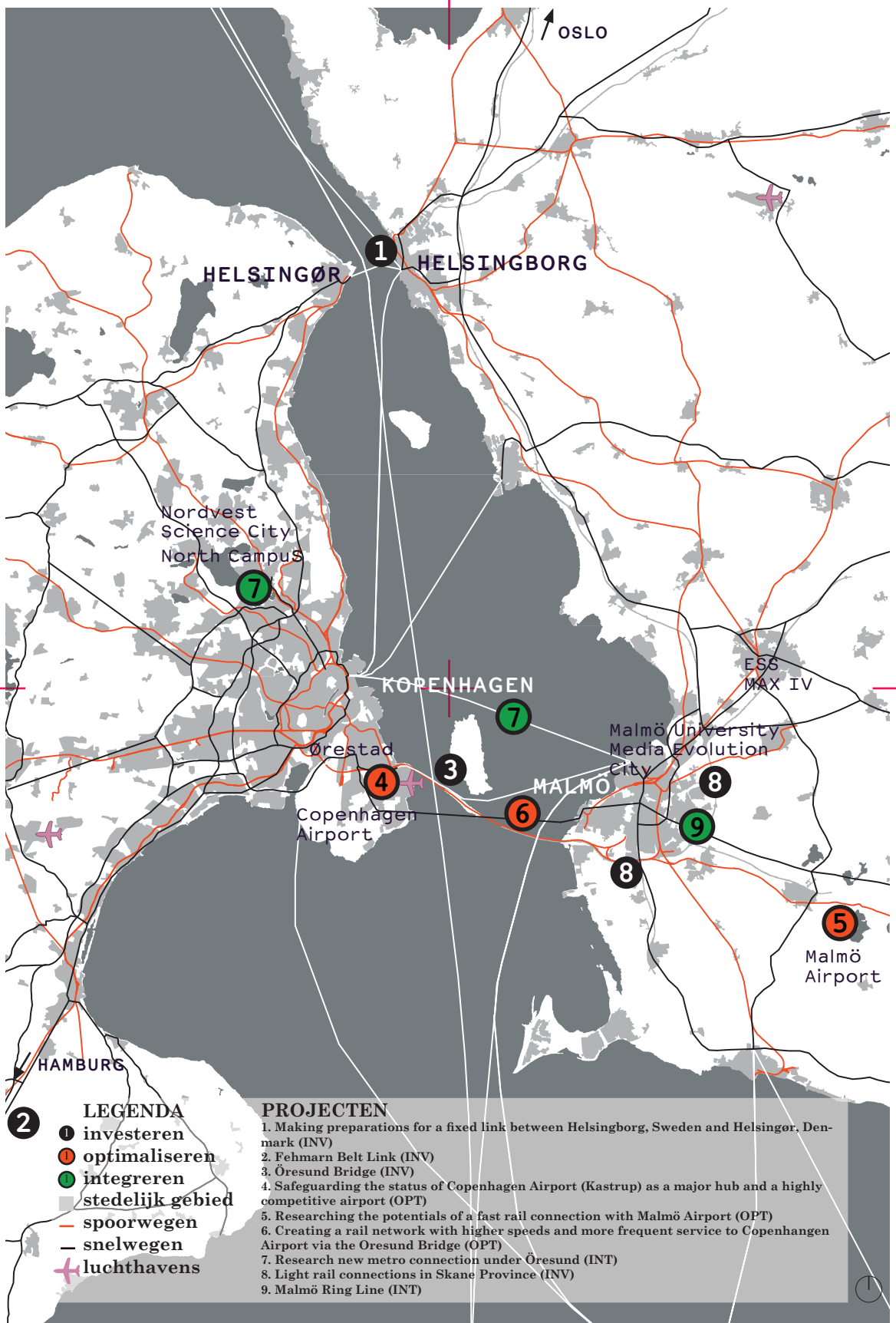
- SAFEGUARDING THE STATUS OF COPENHAGEN AIRPORT
- POSSIBILITY OF A RAIL LINK TO MALMÖ AIRPORT HAS BEEN INVESTIGATED.

- RAIL NETWORK WITH HIGHER SPEEDS AND MORE FREQUENT SERVICE TO COPENHAGEN AIRPORT
- NEW METRO CONNECTION ÖRESUND

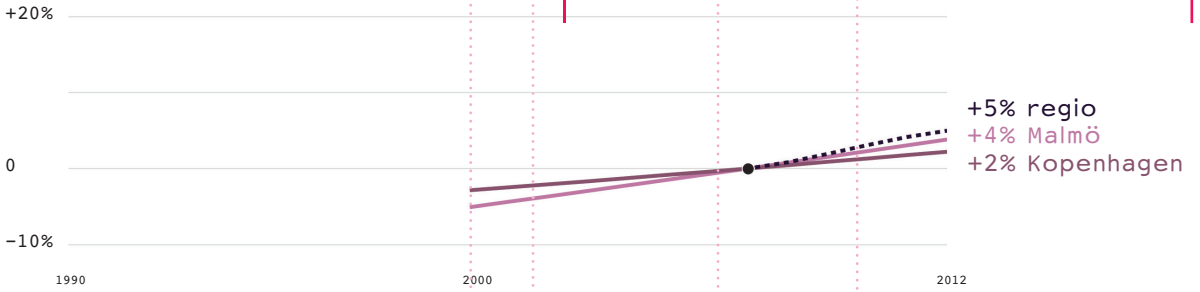
- EUROPEAN SPALLATION SOURCE (ESS)
- MAX IV

- COPENHAGEN METRO EXTENSION
- MALMÖ RING LINE: CITY TUNNEL: STATIONS TRIANGLEN AND HYLLIE | CONTINENTAL LINE: STATIONS ÖSTERVÄRN, ROSENGÅRD, PERSBORG, FOSIEBY
- LIGHT RAIL IN SKÅNE PROVINCE

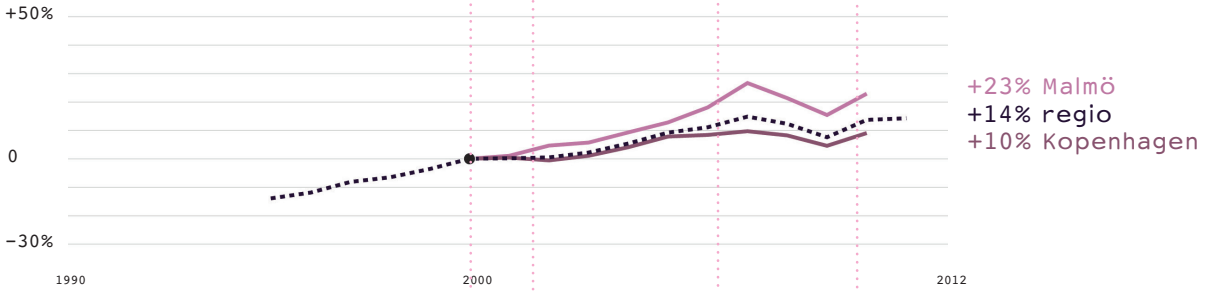
- ORESTAD
- NORDVEST
- SCIENCE CITY NORTH CAMPUS
- MALMÖ UNIVERSITY
- MEDIA EVOLUTION CITY



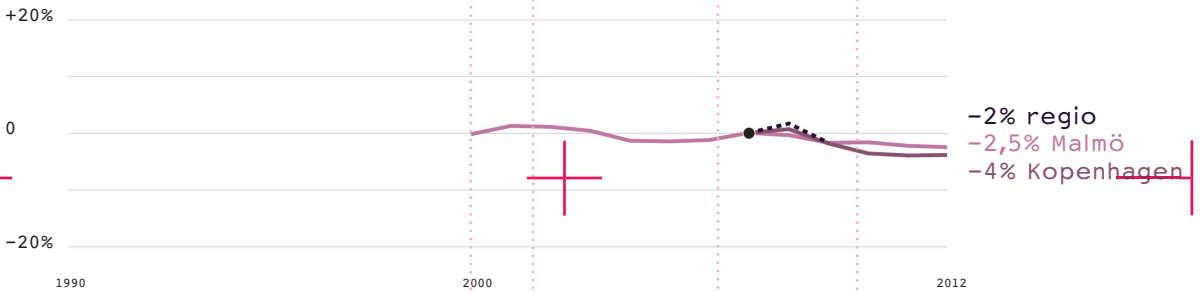
Bevolkingsgroei regio tov belangrijkste steden



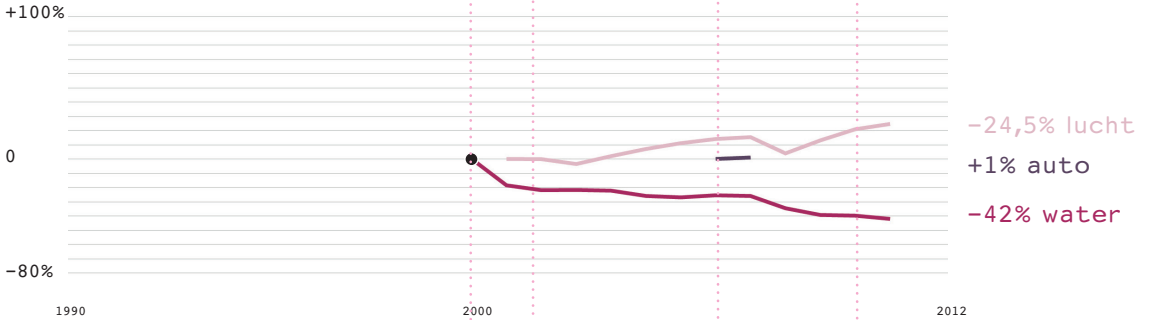
Groei GDP regio tov belangrijkste steden



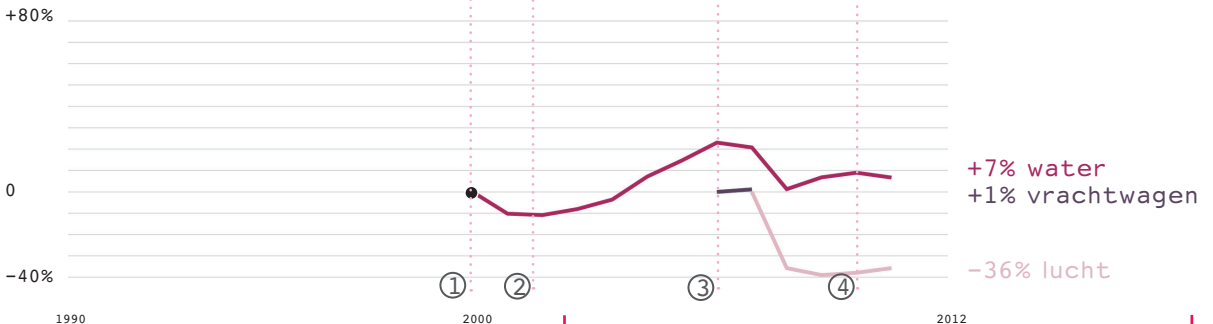
Groei werkgelegenheid regio tov belangrijkste steden



Groei passagiersvervoer



Groei vrachtverkeer



(1) Opening Öresundbrugg, 2000 (2) Opening M metrolijn, 2002 | (3) Opening metrolijn tussen Kopenhagen en luchthaven, 2007 (4) Bouw nieuwe terminal luchthaven, 2010 | Bronnen: Eurostat en OECD

PROJECTS

1. Focus on infrastructure first

The region has a strong tradition in an integrated development of urban areas with infrastructure investments. In general, the policy states first the construction of infrastructure, which in turn steers urban development.

An example of connecting urban planning and infrastructure is Ørestad. With this development, two new metro lines in Copenhagen were financed. For these two metro lines, 95% of the needed budget was gained by selling land for development in Ørestad and the revenues that come from the metro, while the last 5% was achieved by tax money.

The value of the land, which was owned by the municipality, was increased with the building a metro link to the airport. This finance model that integrates spatial and infrastructure developments is a strong approach to urban development.

Copenhagen is a larger city that has hardly any urban space left in the urban tissue to add more public transport; as a result of this, a decision was made to develop a metro system. Malmö, on the other hand, is a smaller city and there is still space available to develop a tram system.

The Copenhagen metro keeps developing and to open up capacity on the Öresund Bridge currently a new metro tunnel underneath the Öresund is even being researched. This research has been done by the metro construction giant Skanska and technical consultancy Sweco, and thus not from municipal governments. The authorities have been interested in an Øresund Metro for some time and are currently conducting a feasibility study.

Another example of an integrated approach is the Copenhagen Science City. Copenhagen Science City comprises an area in development around University of Copenhagen, Metropolitan University College and Copenhagen University Hospital and as such, constitutes one of the largest areas of education, research and applied science within the fields of pharmacology, health sciences and natural sciences in Europe. 30,000 students and staff pass through and use the area on a daily basis.

The organisation behind Copenhagen Science City is a close partnership between the City of Copenhagen, the Danish Building and Property

Agency, the Ministry of Science, Innovation and Higher Education and the main knowledge institutions in the area. The Science City Development Council, featuring representatives of the business community, provides the framework for the collaborative project.

The area is located at the centre of Copenhagen, close to major roadways and Copenhagen's public transportation network. Therefore access to the Science City is simple, whether it is by car, bus, metro, train or bicycle. With the future expansion of the Copenhagen Metro (City Circle Line) new metro stations (Vibenshus Runddel, Skjolds Plads) will be opened in the area. Moreover Copenhagen International Airport is only half-an-hour away by bus and metro.

In the case of the Science Village Scandinavia (cluster of ESS and Maxlab IV) in Lund, development has occurred in an opposite manner: first urban development, followed by infrastructure.

The ESS will be a multidisciplinary scientific research centre harnessing the world's most powerful neutron source. MAX-lab is a national electron accelerator laboratory for synchrotron radiation research, nuclear physics and accelerator physics. It will be extended with MAX IV that will be 100 times more efficient than any existing comparable synchrotron radiation facility in the world.

Lund University, Lund Municipality and Region Skåne have together established Science Village Scandinavia to support the development of infrastructure for the two new research facilities. This cluster, however, does not have a direct connection with Copenhagen Airport. First one must take a tram to Lund Central Station and then must take a train to the airport.

THE ÖRESUND REGION HAS A STRONG TRADITION IN AN INTEGRATED DEVELOPMENT OF URBAN AREAS WITH INFRASTRUCTURE INVESTMENTS.

Source: interviews with Johan Emanuelson, Avdelningschef, Strategiavdelningen, Malmö Stadsbyggnadskontor, 22 April 2015

2. Hospitality of the Copenhagen Airport

Copenhagen Airport aspires to be the preferred gateway in northern Europe for all of its customers: passengers, airlines, cargo companies, shops, restaurants and other business partners. The vision for Copenhagen Airport is 'The Gateway of Northern Europe: Where you come to move on and we make you wish to stay'. The strategy aims to offer extraordinary customer experiences, competitiveness with other airports and efficient operations.

1. Extraordinary customer experiences

Copenhagen Airport aims to provide a high level of services. This in order to not only attract airlines and passengers, but also international brands and trademarks that allow for commercial activity and provide a pleasant travel experience.

2. Competitiveness

Copenhagen Airport must remain competitive relative to its fellow airports in Europe, as well in offering a high level of quality as competitive prices. This means good physical facilities, provision of necessary capacity and space for passengers and airlines. For this reason, the airport's terminals, runways, baggage facilities and other infrastructure are constantly being expanded and improved.

3. Efficient operations

The goal is to provide efficient operations and a high level of service, so that passengers, airlines and other customers choose Copenhagen Airport as their preferred gateway. It must be profitable for airlines to fly to and from Copenhagen. The same applies to shops, restaurants and others that choose to operate a business here: it must be profitable.

For this reason, the plan 'Customer's Total Cost of Operation' focusses on cutting operating costs. As an example, the airlines are provided shared check-in facilities, automatic boarding, self-service bag drops and efficient aircraft stands. These are all examples of initiatives that could bring costs down.

3. Development of Copenhagen Airport

Copenhagen Airport has more destinations than the other Scandinavian airports and also attracts those coming from outside Scandinavia. The planned high speed connection to Stockholm or Oslo can further enlarge the 'local' market for Copenhagen Airport. These are however only in a plan phase. In the meantime, Copenhagen Airport's status as an international hub in Northern Europe is being challenged by competing airports: Copenhagen Airport has declined from number ten to number 15 on the list of the busiest European airports.

To further develop Copenhagen Airport, the existing flight connections are strengthened and new direct, international connections to Copenhagen are attracted. The route development project Copenhagen Connected focuses on this goal. Copenhagen Connected supports the sustainable development of new routes to Copenhagen by building passenger potential through effective destination marketing.

The mission of Copenhagen Connected is to support the sustainable development of new international airline routes to Copenhagen and the development of key feeder routes to sustain Copenhagen's position as primary hub in Northern Europe. These key feeder routes are important as the airport itself has no home carrier and its catchment area is limited. Expect for the two cities Copenhagen and Malmö the larger area has a low population density. The Copenhagen Connected policy on attracting more destinations is very successful.

In some cases, Copenhagen Connected works proactively with new strategic markets to strengthen demand for Copenhagen. The objective is to improve the business case for relevant carriers that are interested in establishing new routes or expanding their capacity or frequency to Copenhagen.

When presented with a concrete business case, the point of departure is the case itself and Copenhagen Connected works directly with the airline from the beginning. Copenhagen Connected develops a joint marketing plan and implements activities in the relevant market.

Alongside investments in connecting the airport to the rest of the world, investments in rail and road have been made to better connect the airport with the region. A rail network with higher speeds and more frequent service to Copenhagen Airport via

the Öresund Bridge has been created. From the airport one can be in the centre of Copenhagen in 15 minutes, for Stockholm to its airport, it will take you 30 minutes. Furthermore the Copenhagen Airport station should be able to host high speed trains.

Clusters with amenities such as conference spaces and hotels are being developed at the first train and metro stations away from the Airport. At the Copenhagen side, there is Field's (shopping mall) and the Bella Center, Scandinavia's largest exhibition and conference center, convention and exhibition center in Ørestad. At the Malmö side, more leisure and congress development took place (similar to Ørestad) around the new station Hyllie.

4. Direct international and regional connections

Öresund Bridge has been the main direct investment with international regions of last years. This bridge is used for car and lorries, and passenger and freight rail, this as well for regional as for international traffic. Especially the different kinds of rail related traffic have different needs, purposes, times and speeds and many of them do not match with each other. Due to these different kinds of transport and their specific needs the full potential of the bridge is not reached. With the opening of the Fehmarn Belt tunnel (expected 2021), the connection between Denmark and Germany, the international mobility (freight and passengers) through the region will grow and the bridge will become a bottleneck. Policy and projects in the region are thus focussed on how to make use the full rail capacity of the bridge. The bridge is a toll bridge and the expected repayment time is around 2030.

In order to free capacity on the tracks of the bridge, new connections across the Sont are being researched: a northern connection between Helsingborg-Helsingør and an extension of the Copenhagen metro underneath the Sont to Malmö. The question is which connection to prioritise? At the regional level a choice has not yet been made.

Concerning the metro connection, there have been several reports regarding the benefits and funding of the project, but should be looked at more precisely. If the intent is to increase capacity on the existing Öresund Bridge, then the metro option is the best solution, as it will remove much of the regional public transport across the bridge.

The Öresund Bridge has caused many new developments in the region, such as the city tunnel development in Malmö. As Malmö Central Station used to be the last station in Sweden, it was developed as an end station. Regional trains that went to Copenhagen needed to come in and leave on the same track and then go around Malmö to reach the bridge. The result was a great deal of lost time and capacity. To alleviate this problem, a tunnel underneath Malmö was dug, allowing for an increase in capacity around the existing stations. Further new stations (such as Hyllie) were added and around these new stations city development took place.

In the coming years a public transport ring (the City Circle) will be developed in Malmö, which integrates the existing city tunnel and already existing

track surrounding Malmö. Regional trains will run on this system. It is expected that mainly regional trains coming from the Swedish Province will run on the outer tracks and end at Malmö Central Station. High speed trains coming from Copenhagen will continue to use the city tunnel and for them Malmö Central Station will be one stop before they go further into Scandinavia.

The Swedish National Government is looking into the potential of high speed links. They appointed two negotiators to investigate: the funding and stations of two new high speed lines: Stockholm-Göteborg and Stockholm Malmö. By doing so they want to increase connectivity between the three metropolitan regions of Sweden.

These negotiators also look into greater connectivity between Sweden and Denmark. At the level of the Swedish national government, the priority of a new connection between Sweden and Denmark appears to be on the northern connection between Helsingborg-Helsingør. Even if this connection is chosen, Malmö will still be the station for the high speed train in order to keep in line with the goal of increasing connectivity between metropolitan areas.

Concerning the West side orientation of the '8 Million City' project, the Swedish Central Government has no priority for this. The current rail infrastructure is sufficient, but it is unclear if it can handle the proposed high speed rail line, meaning a need for the construction of new tracks.

Currently in the mandate concerning high speed trains in Sweden there is a focus on improving national connections and not the international connections. This might be a tactic. If Sweden should enlarge her scope, Denmark and Germany might find Sweden also needs to invest in future in the Fehmarn Belt Connection.

WITH THE OPENING OF THE FEHMARN BELT TUNNEL (EXPECTED 2021), THE NEW CONNECTION BETWEEN DENMARK AND GERMANY, THE INTERNATIONAL MOBILITY (FREIGHT AND PASSENGERS) THROUGH THE ÖRESUND REGION WILL GROW AND THE ÖRESUND BRIDGE WILL BECOME A BOTTLENECK. POLICY AND PROJECTS IN THE REGION ARE THUS FOCUSSED ON HOW TO MAKE USE THE FULL CAPACITY OF THE BRIDGE.

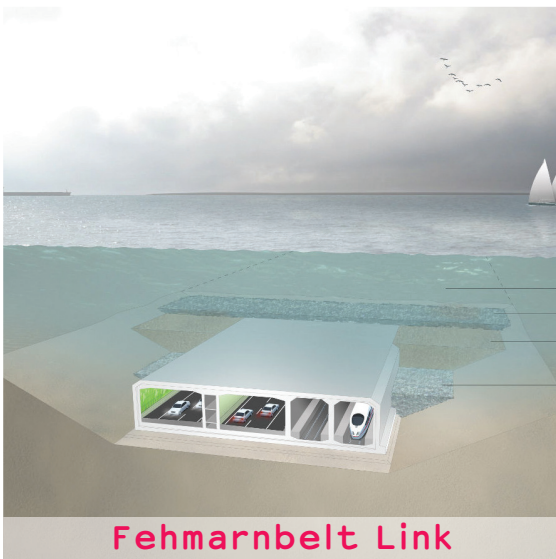
Source: interviews with Johan Emanuelson, Avdelningschef, Strategiavdelningen, Malmö Stadsbyggnadskontor, 22 April 2015

AIMS

INVESTMENT

A fixed rail and road link between Denmark and Germany.

The new motorway and railway tunnel will replace the existing ferry service and dramatically decreasing travel time between Scandinavia and mainland Europe.



Fehmarnbelt Link

AIMS

INVESTMENT / INTEGRATION

In the Amiralstaden area, the new rail station will be used as the basis for connecting the four surrounding districts that are currently separated by physical and mental barriers.

OPTIMALISATION

Transport times within Malmö have been reduced and it now takes twenty minutes to reach Copenhagen and Copenhagen Airport.

Due to the construction of Malmö's City Tunnel, the railway tracks, that lead from north to south above ground, are now more intensively used for freight traffic.



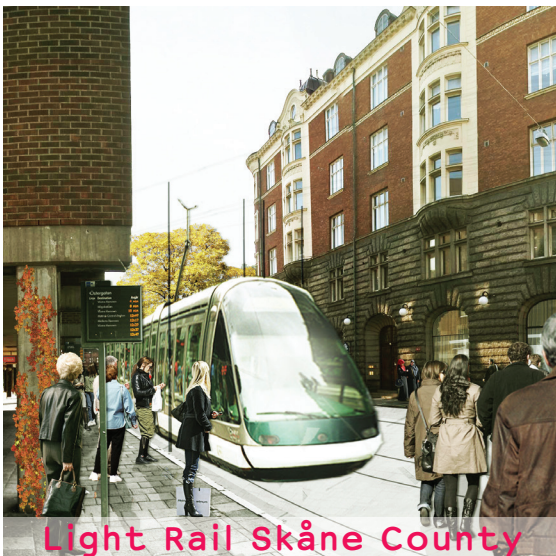
Malmö Ring Line

AIMS

INVESTMENT

A light rail connection, connecting Malmö with its direct surrounding districts.

A tram line to Rosengård or Lindängen will have an impact on social inclusion and equality.



Light Rail Skåne County

PARTNERS AND STRATEGIES

PUBLIC

- Ministry of Transport DK
- Ministry of Transport DE
- EU grants at the European Commission

PRIVATE

- Femern A/S is the owner. The company is owned by the Danish state.

STRATEGIES

- Scandinavian 8 million city

BUDGET

COSTS

€ 6 800 000 000

BENEFITS

Fehmarnbelt tunnel is expected to be repaid in 32 years.

PARTNERS AND STRATEGIES

PUBLIC

- Central Government?
- Skåne County
- Öresund Region
- Malmö

COSTS

BENEFITS

PARTNERS AND STRATEGIES

PUBLIC

- Skåne County
- Malmö

COSTS

The appreciated costs for the first stage of light rail to Lindängen, Rosengård and the Western Harbour is € 70 000 000, without vehicles

BENEFITS

If investments in light rail are not implemented, the capacity problems will become more apparent and segregation will increase. Capacity problems and extended travel times will hit harder for women, as they relying greater on public transport

DESCRIPTION



Science City North Campus

Copenhagen Science City comprises the area around University of Copenhagen, Metropolitan University College and Copenhagen University Hospital. It constitutes one of the largest areas of education, research and applied science within the fields of pharmacology, health sciences and natural sciences in Europe. 30 000 students and staff pass through and use the area on a daily basis.

BACKGROUND INFORMATION

LOCATION
Copenhagen

STATUS
In development

SURFACE AREA
100 hectares

DEVELOPMENTS
200 000 m² which has been designated for businesses, with office hotels, various sizes of self-contained rental premises and sites ready for development. There is space for growth companies, small entrepreneurs and established businesses. There is also 40 000 m² designated for housing.

WEBSITE
<http://copenhagensciencecity.dk/>

BUDGET

COSTS
- Central government investments in the area more than € 535 000 000.

BENEFITS
Specifically, Copenhagen Science City offers:

- Research facilities in Copenhagen Bio Science Park (COBIS) of 5 000 m² in 2012 and 12 000 m² from 2014.
- Self-contained rental premises of various sizes.
- Sites for new construction.

PARTNERS AND STRATEGIES

PUBLIC

- Capital Region of Denmark
- City of Copenhagen

The City of Copenhagen, Municipal Plan 2011
Action Plan Areas Identified in 2011

PRIVATE

- BYGST (Danish Building & Property Agency is the state's property enterprise and developer)
- University of Copenhagen, Metropolitan University College and Copenhagen University Hospital

AIMS

INVESTMENT

Investments will be made in the modernisation of the university facilities of the North Campus (Niels Bohr Science Park, Panum and Pharma Science Park), Copenhagen University Hospital and public transport.

OPTIMALISATION

INTEGRATION

The aim is to ensure better physical correlation in the area, to strengthen collaboration between the University of Copenhagen, the business sector and the city and to upgrade the area in general.

OTHER CLUSTERS

Located next to Nordvest: The area covers Bispebjerg Hospital, Nørrebro Station (where a new metro station will open in 2018) and Dortheavej. Bispebjerg Hospital will be expanded and the Bispebjerg area will be opened and integrated with the city by better connections to the surrounding neighbourhoods.

The location also has the advantage that Copenhagen Science City is an integral part of the city of Copenhagen itself; a city recognised as one of the best cities in the world in which to live and work.

When one of the world's most modern centres for materials research (ESS) opens in 2017, positive impact will be felt throughout Copenhagen Science City. The test facility itself will be situated in Lund in Sweden, but all the data will be sent to a data-processing centre at the Science City.

INFRASTRUCTURE PROJECTS

- City Circle Line, the future expansion of the Copenhagen metro. New metro stations in the area: Vibenshus Runddel, (Skjolds Plads)
- Better buses to North Campus
- Science City Route West/East: a green connecting link for foot- and bicycle traffic

Copenhagen Science City is located at the centre of Copenhagen, close to major roadways and Copenhagen's efficient public transport network. Therefore access to the Science City is simple, whether it is by car, bus, metro, train or bicycle. Moreover Copenhagen International Airport is only half-an-hour away by bus and metro.

DESCRIPTION



Science Village Scandinavia

Lund University, Lund Municipality and Skåne County have together established Science Village Scandinavia to support the development of infrastructure for the two new research facilities: MAX-lab and ESS.

MAX-lab is a national electron accelerator laboratory for synchrotron radiation research, nuclear physics and accelerator physics. It will be extended with MAX IV that will be 100 times more efficient than any existing comparable synchrotron radiation facility in the world.

The ESS will be a multidisciplinary scientific research centre harnessing the world's most powerful neutron source.

BACKGROUND INFORMATION

LOCATION

Lund

STATUS

In development, over next 25 years

SURFACE AREA

18 hectares

DEVELOPMENTS

250 000 m² of gross buildable floor area

WEBSITE

<http://sciencevillage.com/science-village/>

BUDGET

COSTS

BENEFITS

When the area is fully developed, about 50 000 people will live and work there.

PARTNERS AND STRATEGIES

PUBLIC

- Lund Municipality
- Skåne County

The Öresund Regional Development Strategy (ÖRUS)

PRIVATE

- Lund University
- MAX-lab
- ESS

AIMS

INVESTMENT

Develop European Spallation Source (ESS) and Max IV to become one of the world's largest and most advanced research facilities. With ESS, Scandinavia will have its first, major pan-European research facility.

OPTIMALISATION

Cooperation, collaboration and knowledge transfer between business, academia and research institutes, for example in relation to the ESS and MAX IV projects

INTEGRATION

The vision and goal is a city district with focus on science, renewable energy, public transports and recycling as well as a stimulating green urban environment providing every day inspiring venues.

OTHER CLUSTERS

The Knowledge Corridor runs all the way from central Lund past the University Hospital and through Lund University's science institutions, ending at Science Village. A green thoroughfare connects Vindarnas Park, between Science Village and MAX IV, to the planned Knowledge Park south of Odarslövsvägen.

INFRASTRUCTURE PROJECTS

Tying itself to the planned tramway backbone, Science Village inherits a strong relationship with the city of Lund, Lund University's knowledge axis and the Öresund region and its close proximity to the whole of Europe.

Construction will start in the heart of the district, centred upon the planned tram stop. This is also where the two main routes in the area intersect; the innovative Knowledge Corridor meets the calm Green Corridor.

DESCRIPTION



The vision for Copenhagen Airport (CPH) is ‘The Gateway of Northern Europe: Where you come to move on and we make you wish to stay’. The focus is on extraordinary customer experiences, competitiveness and efficient operations.

The goal for CPH is to be the preferred gateway in northern Europe for all our customers: passengers, airlines, cargo companies, shops, restaurants and other business partners.

Copenhagen Airport is not only an airport for people living in Denmark.

Every day, the airline routes attract tourists and travellers from all of northern Europe who use the airport as a hub for trips to and from the rest of the world. For this reason, CPH works on detailed vision for an airport that can handle 40 million passengers per year – almost twice the number served today.

BACKGROUND INFORMATION

LOCATION
Copenhagen

STATUS
In development

AREA SURFACE
30 hectares

DEVELOPMENTS

- Double size airport (40 million passengers per year)
- Denmark’s gateway to growth (destinations)
- Focus on customers
- Rental possibilities in Copenhagen Airport
- Property development in Copenhagen Airport

WEBSITES
<http://www.cph.dk/en/about-cph/profile/Strategy/>
<http://www.cph.dk/en/about-cph/b2b/real-estate1/>

BUDGET

COSTS

BENEFITS

- As each new destination generates growth and jobs, there is an intense battle among the major European airports and regions to attract new routes.
- 40 million passengers annually will generate roughly 40 000 jobs and result in a more competitive economy that benefits from more tourists and international corporate investments.
- Satisfied passengers and attractive conditions for airlines generate more routes, more growth and more jobs.

PARTNERS AND STRATEGIES

PUBLIC

- Central Government?
- Öresund Region

The Öresund Regional Development Strategy (ÖRUS) (June 2010)

PRIVATE

- CPH

Expanding CPH, The gateway of Northern Europe (April 2014).

AIMS

INVESTMENT

- CPH Real Estate Sales develops and builds real estate projects in cooperation with companies wishing to set up in and around the airport.
- Invest substantially in the expansion of Copenhagen Airport (double in size)

OPTIMALISATION

CPH Advantage offers great benefits both at the airport and beyond: (1) Get free WiFi everywhere at Copenhagen Airport, (2) Earn and use Advantage points when you shop in many of the airports shops, cafes and restaurants, in all 6 Tax Free shops and on taxfree.dk. (3) Earn Advantage points and get special deals on parking. (4) Earn Advantage points when you visit the CPH Lounge. (5) Receive interesting offers and news from Copenhagen Airport and our partners.

INTEGRATION

The outer perimeter of the airport will not change: instead, the existing area and infrastructure will be optimised.

OTHER CLUSTERS

- Copenhagen Congress Center in Örestad
- Innercities Copenhagen and Malmö
- Knowledge clusters in Copenhagen and Malmö

INFRASTRUCTURE PROJECTS

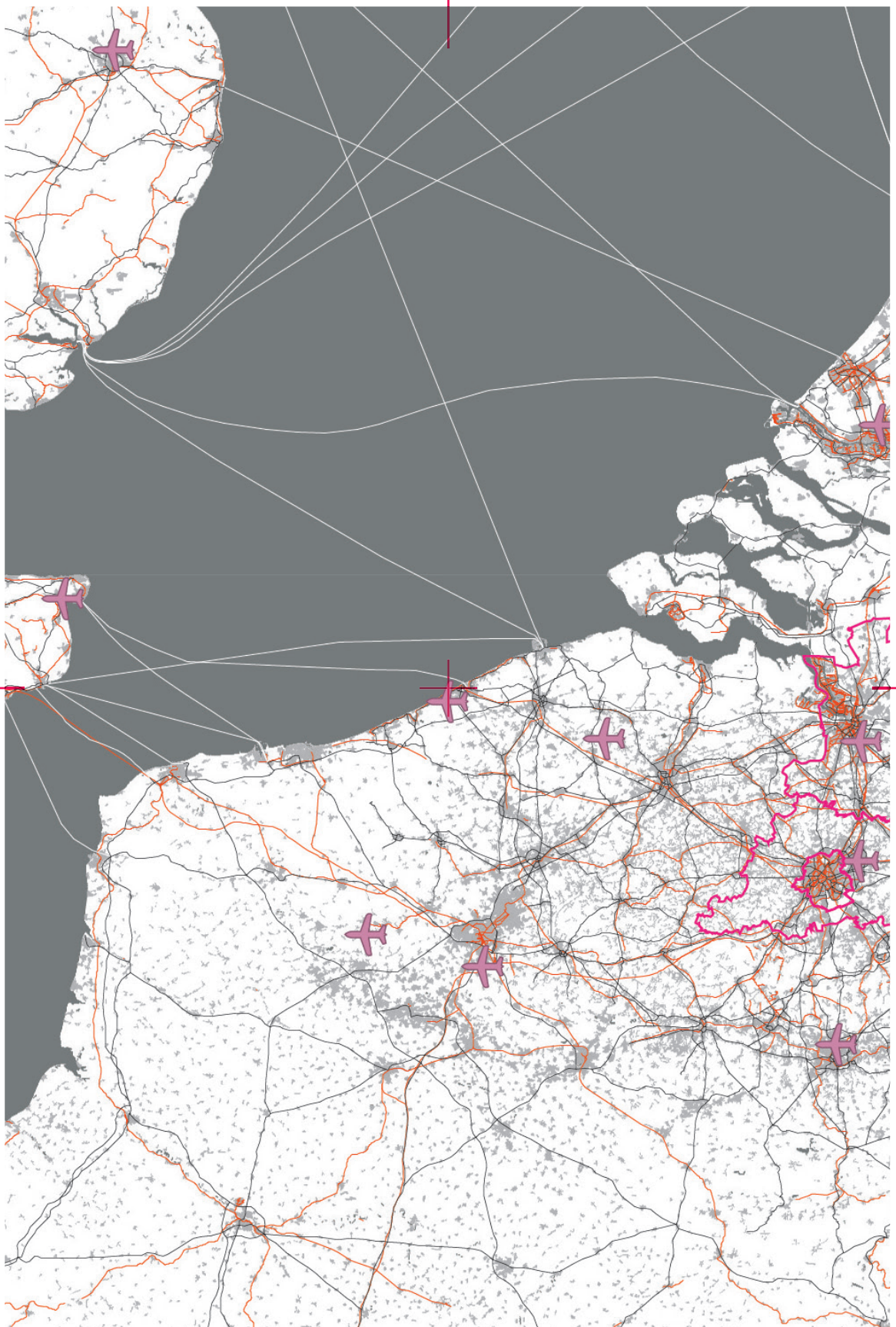
Creating a rail network with higher speeds and more frequent service to CPH via the Öresund Bridge.

The expansion of Copenhagen Airport:

- Pier B and C to be extended
- More room for low-cost traffic
- More options for the business community
- Terminals to melt together
- New arrival experience
- Station for high-speed trains
- More space for extraordinary experiences

The short journey time to the city centre is vital, not least for Copenhagen itself as an attractive destination for city breaks and for businesses that need a fast and easy way to send their employees out into the world.

Outlying regions also need better connections. Western and central Denmark need better access to the airport by direct express train, while the Gothenburg and Hamburg/ Lübeck regions need better links to Copenhagen by high-speed rail.



02

BRUSSEL ANTWERPEN



BRUSSEL ANTWERPEN

INLEIDING

België heeft door haar centrale ligging in Europa een unieke positie. Het is een doorvoerland en heeft navenant, net als de Zuidelijke Randstad, een dichte infrastructuurnetwerk. Dit netwerk wordt intensief gebruikt door (inter)nationaal, regionaal en lokaal passagiers- en vrachtverkeer. Om een 'vlotte' bereikbaarheid met verschillende transportmodi op dit netwerk te garanderen, wordt geïnvesteerd in verschillende projecten die de reistijd en/of verkeersopstoppingen verminderen. Uit de interviews kwam echter duidelijk naar voren dat projecten al snel verstikken in het kluwen van de verschillende bevoegdheden en belangen van de vele overheidslagen.

Niet alleen de verschillende bevoegdheden tussen verschillende overheidslagen maken de projecten ingewikkeld. Er is daarnaast ook een zekere vorm van concurrentie in belangen tussen gelijkaardige overheidslagen zoals het Vlaamse en het Brussels Hoofdstedelijk gewest. Hoewel er tussen beide Gewesten dus concurrentie en formeel geen samenwerking is, wordt er op administratief niveau steeds meer samengewerkt. De samenwerking rondom mobiliteitsprojecten is er vanuit een principeakkoord op gericht dat beide gewesten er voordeel uit kunnen halen.

Bevolking regio: 4 047 682 inw.

Gebied regio: 5 089,65 km²

Banen regio: 62%

GDP per capita regio: 32 810 euro/inw.

Tekst gebaseerd op:

1. Interviews met:

- Kobe Boussauw, Assistant professor of spatial planning and mobility, VUB - Vrije Universiteit Brussel, 24 april 2015

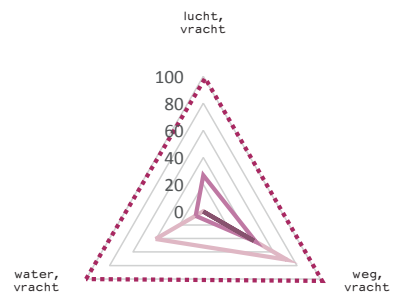
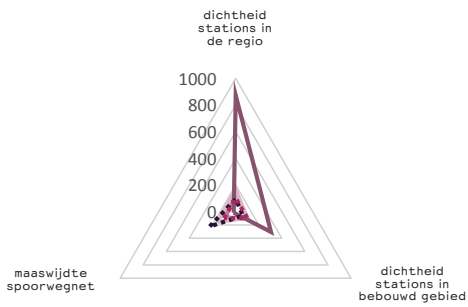
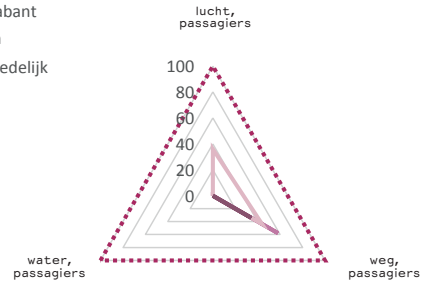
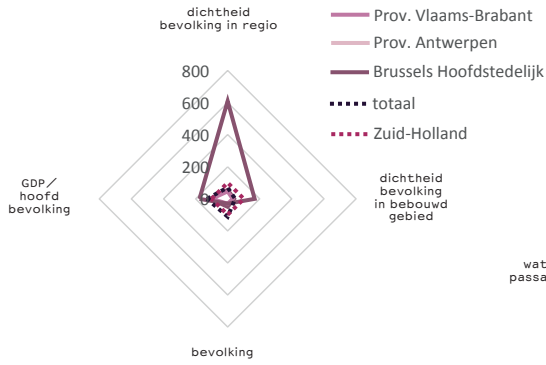
- Jasper van der Hoop, Attaché Brussel Mobiliteit, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 20 april 2015

2. Beleidsdocumenten en websites:

- Mobiliteitsplan Vlaanderen, September 2010

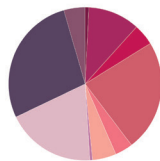
- IRIS 2, Mobiliteitsplan Brussels Hoofdstedelijk Gewest, november 2011

- Website: <http://www.gpdo.be/>, bezocht op 18 mei 2015



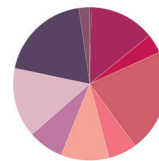
- agricultuur
- industrie
- constructie
- handel
- ICT
- financieel
- real estate
- service
- publiek
- overige

Aandeel sector in totale werkgelegenheid

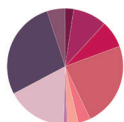


Antwerpen-Brussel

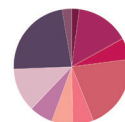
Aandeel sector in Bruto Toegevoegde Waarde



Antwerpen-Brussel



Provincie Zuid-Holland



Provincie Zuid-Holland

BESTUUR EN BELEID

De spoorwegen en de luchthaven zijn federaal geregeld. De grote investeringen in spoorinfrastructuur gebeuren door Infrabel (beheerder infrastructuur) en Eurostation (verantwoordelijk voor de ontwikkeling van vooral grotere stations). Dit zijn weliswaar bedrijven (beide onderdeel van de NMBS Holding), maar ze worden gefinancierd door de federale overheid en hun bestuur is erg politiek gekleurd.

Hoewel de directe hogesnelheidstreinverbindingen naar het Verenigd Koninkrijk, Nederland, Duitsland en Frankrijk erg bepalend zijn voor de centrale positie van Brussel, zijn deze geprivatiseerd en hebben overheden hier weinig invloed op.

Het hoofdwegennet en regionaal vervoer (bus, tram en metro) zijn gewestelijke bevoegdheden. De Lijn en de MIVB zijn, respectievelijk voor Vlaanderen en voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de vervoersbedrijven voor bus, tram en metro.

DE BEREIKBAARHEID VAN DE ECONOMISCHE KNOOPPUNTEN EN POORTEN OP EEN SELECTIEVE WIJZE WAARBORGEN.

bron: Mobiliteitsplan Vlaanderen, september 2010

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft als streefdoel voor 2030 om de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen. Om te komen tot een 'vlotte' bereikbaarheid met verschillende transportmodi en transportdragers van zowel de economische poorten (zee- en luchthavens en HST-stations) als van de grootstedelijke gebieden (Antwerpen, Brussel en Gent) worden verbeteringen voorgesteld voor (1) het wegverkeer: de reistijden op de congestiegevoelige segmenten van het hoofdwegennet, (2) de beroepsvaart: de reistijden op het hoofdwaterwegennet, (3) de treinreiziger: de reistijden op de IC en IC+ relaties, (4) het goederenvervoer: per spoor de transporttijden op de verschillende internationale goederencorridors.

De focus op knooppunten en poorten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen komt nog uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV, 1997). Dit Structuurplan is, zij het met enige aanpassingen, nog steeds leidend voor Vlaanderen. Hierin werden de HST-stations, zee- en luchthavens

geprioriteerd. De werkelijkheid heeft zich ten opzichte van de toenmalige ideeën echter anders ontwikkeld. Zo heeft het luchtverkeer voor internationale passagiers een grotere vlucht genomen dan het spoor. Maar de Vlaamse luchthavens zijn dan weer niet zoveel gegroeid als werd verwacht. Naast Brussels Airport is de positie van Charleroi sterker geworden en zijn kleine luchthavens net over de Nederlandse en Duitse grens in populariteit gestegen.

Voor het Brussel Hoofdstedelijk Gewest is een betere bereikbaarheid een streven. In het IRIS 2, Mobiliteitsplan Brussels Hoofdstedelijk Gewest (november 2011) worden vooral de verkeersopstoppingen en de daaruit voortvloeiende overlast op socio-economisch en ecologisch vlak als een bedreiging gezien. Het plan zet dan ook in op het (1) verbeteren van de bereikbaarheid van het gewest (garantie op zijn economische en sociale dynamisme), (2) de levenskwaliteit van zijn bewoners te bevorderen en (3) het autoverkeer met 20% terug te dringen.

Het ontwerp Gewestelijke Plan voor Duurzame Ontwikkelingen (GPDO, opgeleverd in december 2014, maar nog niet bekrachtigd door de regering) gaat specifiek in op hoe de internationale verbindingen van Brussel kunnen worden verbeterd. Daarnaast bevat het een strategie voor de ontwikkeling van de (internationale) economische polen. Eerst wordt ingegaan op het verbeteren van de internationale verbindingen van Brussel.

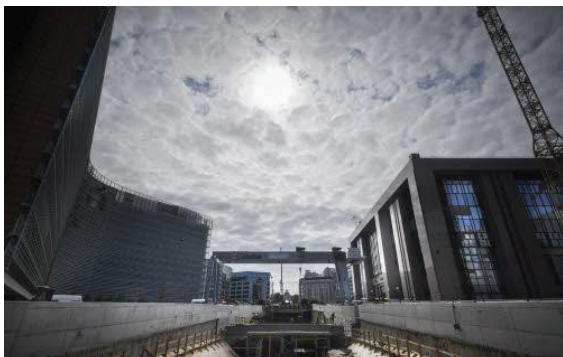
Brussel geniet een geprivilegieerde ligging als centraal punt in het Europese HST-net, met snelle en directe verbindingen van en naar Parijs, Londen, Amsterdam en Keulen. De internationale treinstations van Brussel zijn vaak het eerste wat bezoekers zien van het Gewest en ze zijn dan ook van doorslaggevend belang voor het imago.

De doelstellingen zijn dan ook: (1) Als 'hoofdstad van Europa' moet Brussel gemakkelijk bereikbaar zijn vanaf de hoofd- en andere belangrijke steden van de buur- en nabijgelegen landen. (2) De trein moet steeds meer gebruikt worden voor deze verbindingen, ten faveure van het vliegtuig.

De hieruit volgende prioritaire acties zijn:

(1) Het onthaal, het comfort, openbare netheid en de diensten in de grote treinstations in de buurt verbeteren, met name het Zuid-, Centraal en Noordstation en ook de stations Luxemburg en Schuman. (2) De rol van de intermodale treinstations bevestigen als multimodale uitwisselingspolen en een certificering van hun werking verkrijgen,

om er grote platformen voor efficiënte uitwisseling tussen treinen, het openbaar vervoer, auto's en fietsen van te maken en de toegankelijkheid voor voetgangers te vergemakkelijken (voorbeeld ontwikkelingen Schuman-station). (3) Uitbouwen van de spoorverbindingen tussen Brussel en de belangrijke steden van buur- en nabijgelegen landen, in het bijzonder verbeteren van de spoorinfrastructuur richting Luxemburg en Straatsburg om de verbinding met de twee andere zetels van Europese instellingen te versterken.



Herontwikkeling Schuman Station in EU-wijk, foto: infrabel.be

(4) Het bevorderen van actieve mobiliteit bij internationale werknemers en toeristen. (5) Een betere integratie van de internationale toegangen (luchthavens Brussels Airport en Brussel-Zuid Charleroi, internationale HST-stations) in het netwerk: (a) een directe verbinding (15 minuten) tussen station Luxemburg en de luchthaven via de Schuman-Josaphattunnel en het intermodale station Schuman; (b) aansluiting van het stadscentrum op het spoornet van de luchthaven Brussel-Zuid / Charleroi; (c) informatie- en verbindingscentra voor een makkelijkere overstap trein-vliegtuig in de grote treinstations, met name Zuid, Centraal, Noord, Luxemburg, en op termijn Schaarbeek-Reizigers; (d) van het Zuidstation een stopplaats maken voor alle Europese hogesnelheidslijnen (en voor de 'normale' lijnen naar het zuiden zoals Londen via Rijsel, naar Frankrijk, naar Spanje); (e) Het Zuidstation goed verbinden met het stedelijke vervoersnet (met inbegrip van Villo! en Cambio), met de IC/IR-lijnen en het toekomstige GEN (Gewestelijk Expresnet), zodat alle reizigers uit de zuidelijke en westelijke provincies van het land direct kunnen overstappen op de hogesnelheidstreinen; (f) de terminal van het station

Schaarbeek-Reizigers ontwikkelen, in directe aansluiting op de verschillende terminals van de luchthaven via een specifieke pendeldienst (peoplemover), wat het mogelijk zal maken meerwaarde te realiseren door de registratieformaliteiten in het Brussels Gewest. Deze stopplaats van de hogesnelheidstreinen zal gericht zijn op aansluitingen met de luchthaven, de NAVO, de ontwikkelingen van het project 'Start' en de toekomstige ontwikkelingen van Schaarbeek-Vorming, de Vroegmarkt en de Heizel. Het is ook een terminal voor sommige verbindingen naar Noord- en Oost-Europa (Nederland, Duitsland, landen van het Oosten). (6) Verbeteren van de intergewestelijke bediening van taxi's, met name via de luchthaven Brussels Airport, zodat er geen taxi's zonder passagiers terugrijden. (6) Ontwikkeling van de capaciteiten van de bestaande congresplaatsen die bereikbaar zijn met het openbaar vervoer (Square, Heizel). (7) Duidelijke bewegwijzering naar openbare en overstapparkings om zakenreizigers en toeristen de weg te wijzen naar duurzame vervoerswijzen. (8) De verbetering van de bediening van de toeristische gebieden (maatregelen voor het parkeren van autocars, toegankelijkheid met het openbaar vervoer, enz.).



Brussels Airport Express, foto: visitbrussel.be

(9) Goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer van de grote culturele of toeristische evenementen van internationale allure. (10) Systematisch gebruikmaken van het Engels op de borden en de mededelingen. (11) Wegwijzers naar culturele instellingen en landmarks in de treinstations en in de metrostations.

Het Brusselse Gewestelijke Plan voor Duurzame Ontwikkelingen heeft een duidelijke strategie inzake de verbetering van de mobiliteit van economische polen: (1) Mobiliteit: in 2040 halen alle openbaar vervoerknooppunten een bereikbaarheid van 'goed'

tot 'uitstekend', met daarvan 40% 'uitstekend' of 'zeer goed'. Tegen 2020 moet 80% van de knooppunten het niveau 'goed' tot 'uitstekend' halen, met 20% 'uitstekend' of 'zeer goed'. Met goede bereikbaarheid wordt bedoeld minimaal twee verschillende soorten OV (GEN, metro, tram met een hoog dienstniveau, tram of bus). (2) Ruimtelijke ordening: alle ontwikkelingspolen liggen bij een openbaar vervoerknooppunt. Voor polen die veel arbeidsplaatsen genereren zijn dit openbare vervoerknooppunten met een uitstekende of zeer goede bereikbaarheid.

Beliris is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en het beheer van de infrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het budget is beperkt waardoor nieuwe projecten met onderhoudsprojecten concurreren om financiering. Gezien nieuwe projecten voor bestuurders publicitair veel aantrekkelijker zijn dan onderhoud, wordt onderhoud van de bestaande infrastructuur steeds vaker naar de lange termijn verschoven.

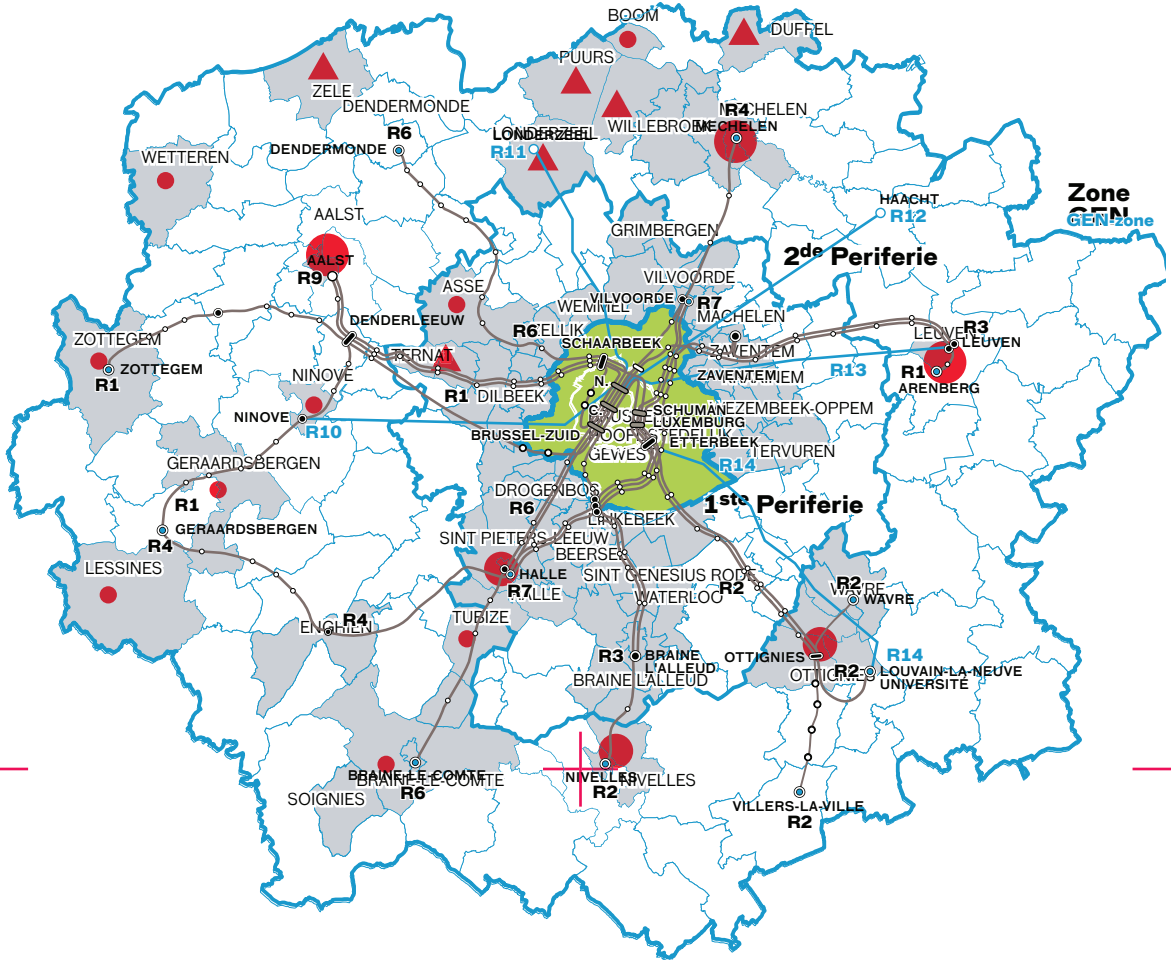
Het doel van Beliris is het beeld van Brussel te verbeteren, dus naast infrastructuur werkt Beliris ook aan de ontwikkeling van publieke ruimte, groen,

voorzieningen, maar infrastructuur blijft de hoofdmoet van het budget. Aan het hoofd van Beliris staat de federaal minister (Didier Reynders), gezien Beliris wordt gefinancierd vanuit de Federale overheid. De focus van Beliris is dus mede afhankelijk van het beleid van de federale minister.

De provincies zijn verantwoordelijk voor de aanleg van de regionale fietspaden en lokale overheden gaan over lokale wegen en parkeren.

DIABOLO VIADUCT, ONDERDEEL VAN HET GEWESTELIJK EXPRESNET (GEN)





GEN-net zoals dat in 2001 door de NMBS werd omschreven

- GEN bus
- GEN spoorverkeer
- Eindstation
- Tussenstation
- Station interCity - interGewest in Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Kaart Brussel, IRIS 1, GEN-zone

BHG = 19 gemeenten
 + 33 gemeenten van de ring van de 1^{ste} Periferie*
 + 83 gemeenten van de ring van de 2^{de} Periferie
 = GEN-zone

- Stadszone van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Andere stadszones
- ▲ Economisch knooppunt
- Stad

HET IRIS 2 PLAN IS OP EEN HEEL DUIDELIJKE DIAGNOSE GEBASEERD: BIJ ONGEWIJZIGD BELEID WORDEN WE BEDREIGD DOOR VERKEERSOPSTOPPINGEN EN DE DAARUIT VOORTVLOEIENDE OVERLAST OP SOCIO-ECONOMISCH EN ECOLOGISCH VLAK.

bron: IRIS 2, Mobiliteitsplan Brussels Hoofdstedelijk Gewest, november 2011

BELGIUM
= 3 REGIONS

BRUS-
SELS
HOOFD-
STEDE-
LIJK
GEWEST
= 19
GEMEEN-
TEN

VLAAMS
GEWEST
= 5
PROVIN-
CIES
= 308
GEMEEN-
TEN

PRO-
VIN-
CIE

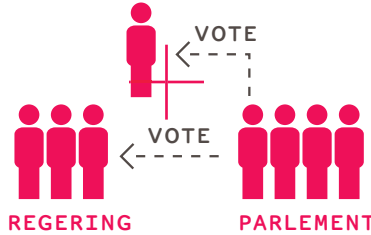
BRUS-
SEL

GE-
MEEN-
TE

EERSTE MINISTER

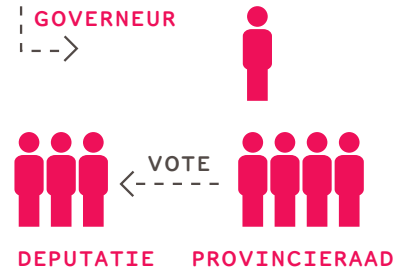


MINISTER PRESIDENT

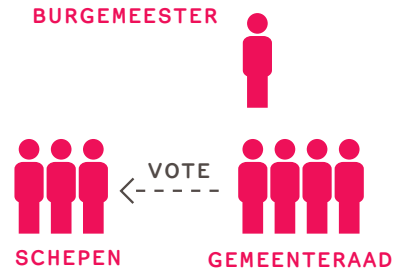


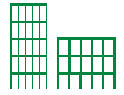
APPOINTED

GOVERNEUR



BURGEMEESTER





STATION
BRUSSELS
AIRPORT

-VERHOOGING
VAN 15 BRUG-
GEN OVER HET
ALBERTKANAAL
(ANTWERPEN
TOT LUIK)

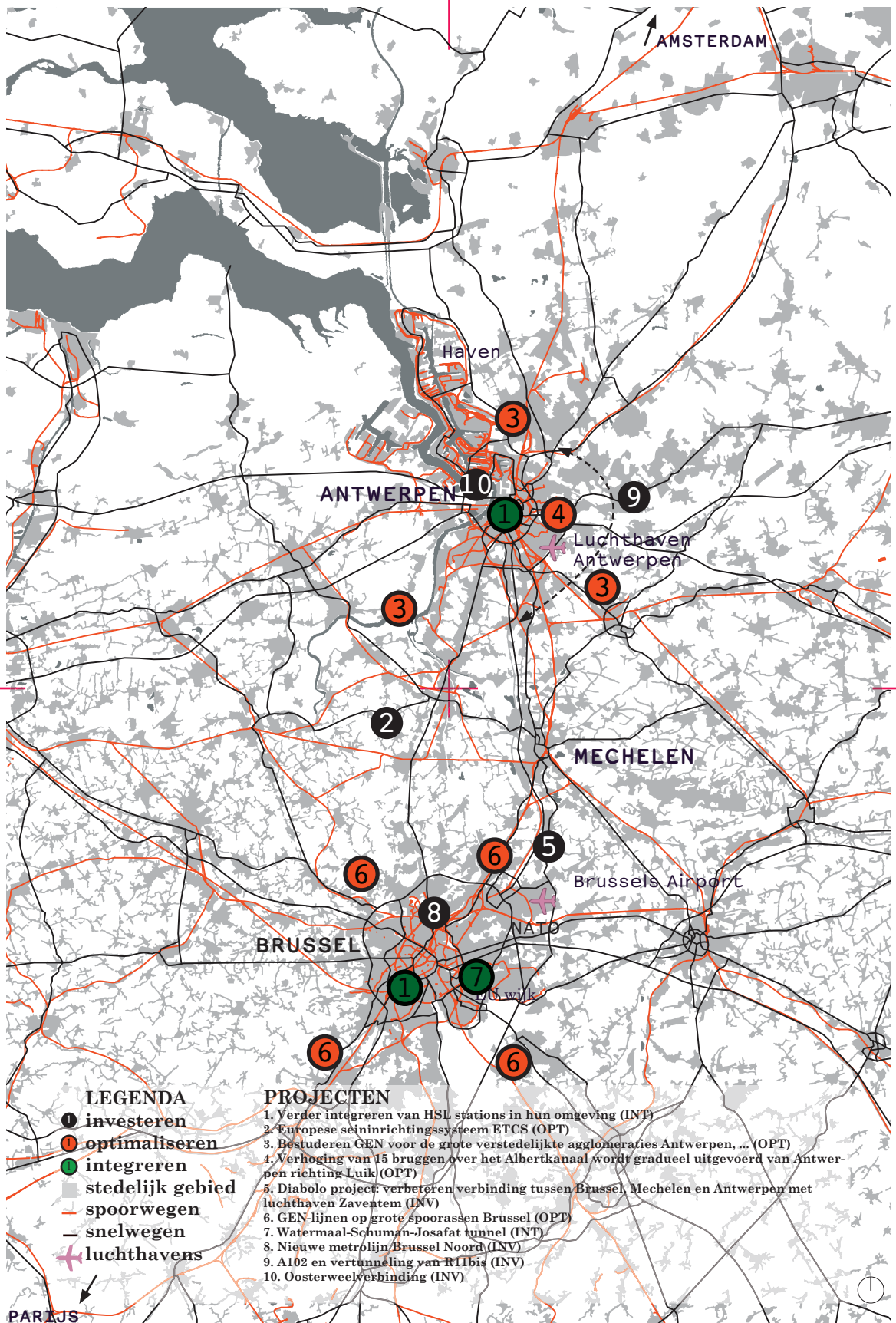
- HSL NETWERK
- EUROPESE SEININ-
RICHTINGSSYSTEEM
ETCS
- BESTUDEREN GEN
VOOR DE GROTE
VERSTEDELIJKE
AGGLOMERATIES
ANTWERPEN, ...
- IJZEREN RIJN

- DIABOLO PROJECT
- GEN-LIJNEN OP
GROTE SPOORASSEN
RONDOM BRUSSEL
- WATERMAAL-
SCHUMAN-JOSAFAT
TUNNEL
- ONDERZOEK NIEUWE
METROLIJN BRUSSEL
NOORD

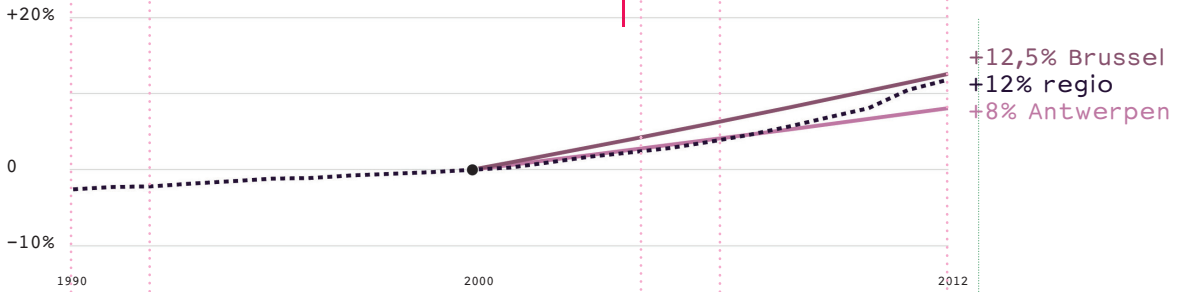
- A102 EN VERTUN-
NELING VAN R11BIS
- OOSTERWEELVER-
BINDING

- ECONOMISCHE
POORTEN: ZEE-
HAVENS, LUCHT-
HAVENS EN HST
STATIONS
- GROOTSTEDE-
LIJK GEBIEDEN:
ANTWERPEN, BRUS-
SEL EN GENT

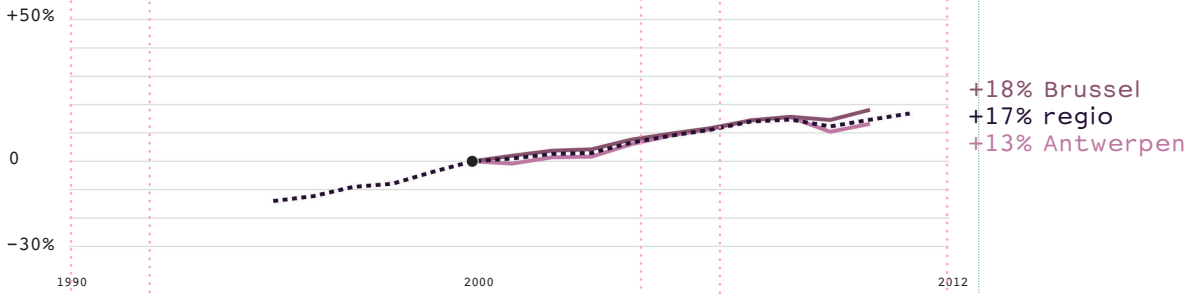
- EU-WIJK
- OMGEVING ANT-
WERPEN CENTRAAL



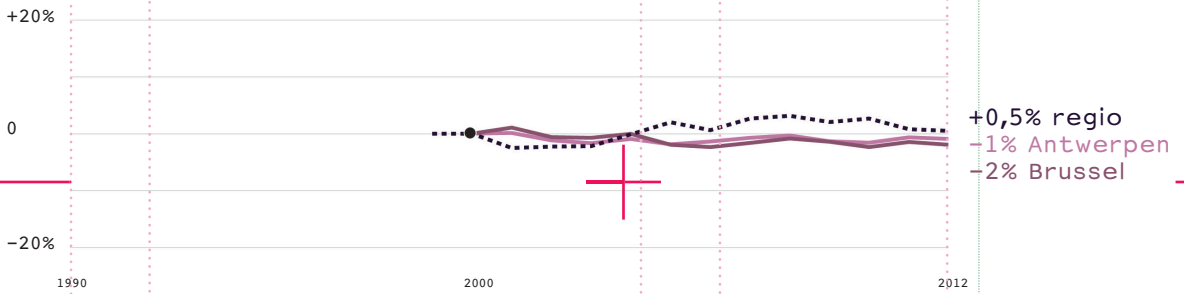
Bevolkingsgroei regio tov belangrijkste steden



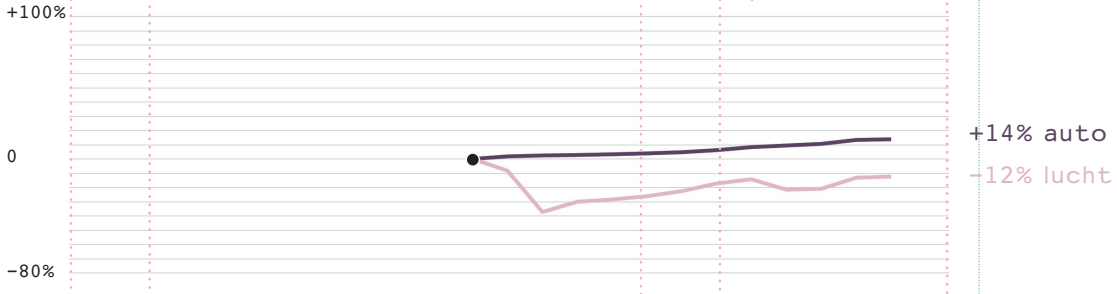
Groei GDP regio tov belangrijkste steden



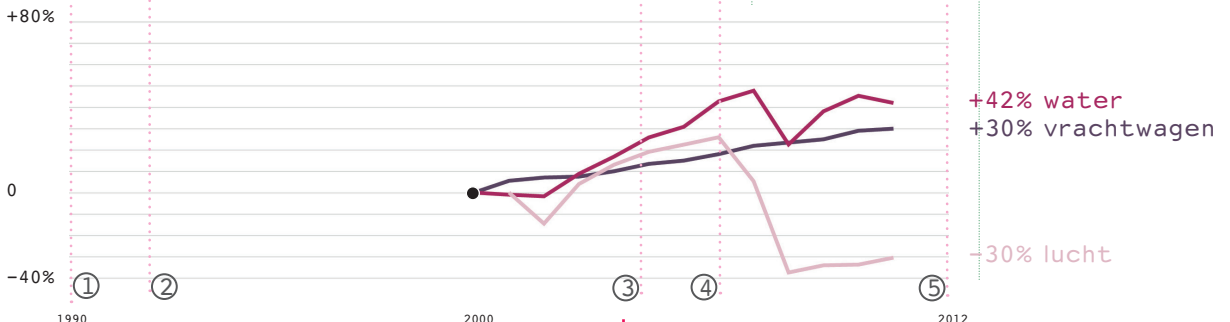
Groei werkgelegenheid regio tov belangrijkste steden



Groei passagiersvervoer



Groei vrachtverkeer



(1) Opening Kallosluis, 1990 | (2) Opening Liefkeshoektunnel Antwerpen, 1991 | (3) Opening Deurganckdok, 2005
 (4) Doorgaande HSL Antwerpen-Centraal, 2007 | (5) Opening Diabolo tussen Mechelen en Brussels Airport, 2012

1. Focus op 'vlotte' bereikbaarheid

Voor beide gewesten is de relatie tussen economie en infrastructuur vanzelfsprekend en een 'vlotte' bereikbaarheid van de economische knooppunten (Mobiliteitsplan Vlaanderen) of polen (GPDO) van essentieel belang.

Na het ontwikkelen van de HSLT-stations is nu de verdere ontwikkeling van de stationsomgevingen aan de beurt. Brussel-Zuid is door de vele verbindingen (Parijs, Londen, Amsterdam en Duitsland) bijvoorbeeld een interessant knooppunt en dit station verbetert dan ook de positie van geheel Brussel in het Europese netwerk. Economische ontwikkelingen als gevolg van de internationale positie van dit knooppunt vinden niet alleen plaats rondom het station, maar op verschillende locaties in Brussel (NATO, EU wijk, ...). Deze zijn allen met andere vervoersmodaliteiten goed verbonden met Brussel-Zuid.

Een voorbeeld van de ontwikkeling van een infrastructuurknooppunt voor een specifiek cluster is het Schuman-station nabij de EU-wijk. Beliris werkt samen met Infrabel sinds 2008 aan de transformatie van het station Brussel-Schuman tot een multimodale pool. Het bestaande metrostation, het huidige en het nieuwe treinstation worden samengevoegd tot een groot multifunctioneel station dat de netwerken van de NMBS (trein) en de MIVB (metro en tram) integreert. Hierdoor zal tegen 2015 de Europese wijk gemakkelijker te bereiken zijn, ook dankzij de spoorlijn en de treintunnel die een verbinding biedt met luchthaven Brussels Airport.

Het station verbetert de bereikbaarheid van de EU-wijk, maar wordt ook als een alternatief voor Brussel-Centraal gezien en versterkt het treinaanbod in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (vooral door de Schuman-Josaphattunnel). De maximale capaciteit van de tunnel door Brussel Centraal is inmiddels bereikt en het aantal treinen in en door Brussel kan alleen worden verhoogd door de tunnel te verbreden (met de nodige breekkosten bovengronds) of door het traject via het West-Station verder uit te bouwen. De verschillende varianten worden verder onderzocht.

2. Gastvrijheid voor internationale reizigers

De vele investeringen van de laatste (en komende) jaren in extra treinen en trams naar Brussels Airport (Diabolo en Brabantnet) en de ontwikkeling van de HST-stations hebben de internationale bereikbaarheid van veel plekken in Vlaanderen en Brussel sterk verbeterd. Daar staat tegenover dat veel van deze internationale connectiviteitsprojecten vooral bestuurlijke prestigeprojecten zijn die weinig toevoegen aan het gemak voor de nationale gebruiker. Door sommige duurdere projecten is de oorspronkelijke service zelfs naar beneden gegaan. Het schoolvoorbeeld hiervan is de Beneluxtrein. Sinds de komst van de Thalys is de service (aantal verbindingen per uur met Nederland) minder geworden. Daarnaast is de vraag of de tijdswinst tussen de Beneluxtrein en Thalys op het traject Brussel-Amsterdam opweegt tegen de hogere kosten.

Een ander voorbeeld betreft de extra treinen vanuit Brussels Airport naar Brussel (Diabolo). De extra treinen belasten het toch al overbelaste Brusselse netwerk nog verder en zorgen ervoor dat de vaak overvolle pendeltreinen vanuit Gent en Antwerpen naar Brussel vertraging oplopen. Daarnaast is er een toeslag op het treinkaartje tussen Brussel en Brussels Airport, daar de ontwikkeling van de verbinding tot stand is gekomen door een publiek-private samenwerking.

VOOR BEIDE GEWESTEN IS DE RELATIE TUSSEN ECONOMIE EN INFRASTRUCTUUR VANZELFSPREKEND EN EEN 'VLOTTE' BEREIKBAARHEID VAN DE ECONOMISCHE KNOOPPUNTEN OF POLEN VAN ESSENTIEEL BELANG.

3. Versterken van de luchthaven

De positie van Brussels Airport wordt versterkt door de betere openbaarvervoerverbinding met de omliggende stedelijke kernen (Brussel, Mechelen, Antwerpen en Leuven). Zo is er de Diabolo en het Brabantnet.

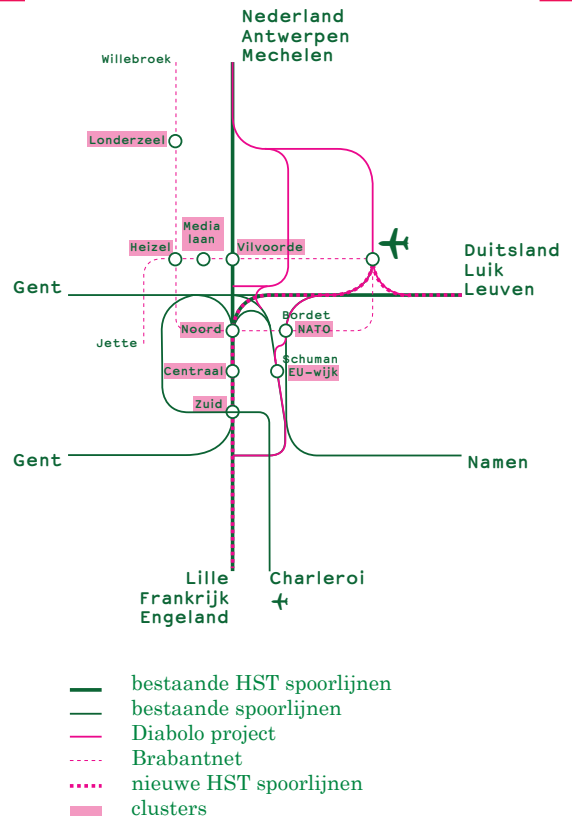
Diabolo verwijst naar de nieuwe ondergrondse spoorverbinding tussen het vernieuwde station Brussels Airport en de nieuwe dubbelsporige lijn Schaarbeek-Mechelen (lijn 25N genaamd) op de middenberm van de E19 snelweg. De nieuwe spoorlijn is 17 kilometer lang en sluit aan op de bestaande spoorinfrastructuur in Brussel via drie nieuwe bruggen en viaducten in de omgeving van Haren en Schaarbeek. Twee ondergrondse spoorvertakkingen en toegangshellingen verbinden de nieuwe spoorlijn met de tunnel richting Brussels Airport. Dankzij deze nieuwe spoorverbinding is Brussels Airport bereikbaar in amper 10 minuten per trein vanuit Mechelen en slechts 30 minuten vanuit Antwerpen.

Dankzij deze strategische spoorverbinding zijn Brussel en Brussels Airport verbonden met de belangrijkste binnenlandse assen van het Belgische netwerk, maar ook met verscheidene Europese steden via de internationale spoorassen. De internationale trein tussen Brussel en Amsterdam en de hogesnelheidstrein (Brussel-Frankfurt, tijdens de zomermaanden en alleen in de ochtend) stopt op Brussels Airport.

Naast Diabolo is er het Brabantnet, een plan van De Lijn en de MIVB. In dit plan zijn drie nieuwe tramlijnen opgenomen waarvan er twee Brussel met de luchthaven verbinden. Deze tramlijnen geven gebieden die nu nog geen goede OV infrastructuur kennen een betere verbinding met zowel Brussel en Brussels Airport. Steeds is het doel het verminderen van de autodruk in de hoofdstad en de omgeving

Deze verbeteringen van de openbaarvervoerverbindingen tussen Brussels Airport en verschillende steden en locaties is slim gezien de groeiende markt voor vliegverkeer, niet alleen in Europa, maar vooral voor ontwikkelende landen. Er zijn echter grenzen aan deze groei, die worden bepaald door de hinder die luchtvaart met zich meebrengt voor de stedelijke woonomgeving. Op dit vlak is het balanceren tussen de economie en werkgelegenheid die het oplevert en de kwaliteit van leven

in de stedelijke gebieden. Restricties hebben er al toe geleid dat meerdere luchtvaartbedrijven zijn uitgeweken van Brussel naar elders. Zo is DHL, de pakketservice, enige tijd geleden uitgeweken naar Leipzig met veel banenverlies tot gevolg. Door deze verhuizing is wel capaciteit aan de luchtzijde van Brussels Airport vrijgekomen.



4. Het versterken van de directe verbindingen met andere buitenlandse regio's

België is, door zijn positie in Europa, een doorvoerland met een goede basisinfrastructuur en directe verbindingen naar regio's in alle windrichtingen. De hogesnelheidstreinen gaan naar Nederland, Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Ook voor vrachtvervoer heeft België een oriëntatie op alle windrichtingen en lopen er drie Ten-T corridors door het land; twee in oost-westelijke richting (Noordzee-Oostzee en Rijn-Alpen) en een noord-zuidverbinding (Noordzee-Middellandse Zee). Er wordt dan ook geïnvesteerd in het water- en spoor netwerk voor vracht (de verhoging van de bruggen Albertkanaal en de IJzeren Rijn) om alternatieven voor de weg te voorzien en dit netwerk zo te kunnen ontlasten.

De positie van België als doorvoerland is qua passagiersverkeer een luxe; mensen die het land doorkruisen, geven immers ook geld uit. Qua goederenverkeer tellen de kosten zwaarder. Daarom zijn er concrete plannen om rekeningrijden voor vracht in te stellen. De slimme kilometerheffing zal werken met een GPS-toestel dat vrachtwagenchauffeurs zullen moeten installeren. De kostprijs zal afhangen van de gekozen reisweg en het tijdstip. Rekeningrijden wordt als een verduurzaming gepromoot, maar is eigenlijk niet meer dan een belasting die ook de buitenlandse gebruiker van het wegennet laat meebetalen.

Vlaanderen legt tarieven kilometerheffing vrachtwagens vast



di 19/05/2015 - 16:15 Belga

Update: di 19/05/2015 - 17:21

De Vlaamse regering heeft meer details bekendgemaakt over de kilometerheffing voor vrachtwagens die in april van volgend jaar wordt ingevoerd. Die zal gelden voor alle snelwegen en een aantal grote gewestwegen voor voertuigen vanaf 3,5 ton. Het tarief zal variëren tussen 0,074 en 0,2 euro per gereden kilometer.

De kilometerheffing moet ervoor zorgen dat de wegen betaald worden door wie ze gebruikt. Zo moeten de vele buitenlandse vrachtwagens die over onze wegen rijden, ook mee betalen. "Vrachtwagens die de wegen minder belasten, zullen minder moeten betalen", zegt minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA).

Na overleg met de sector heeft Weyts nu de concrete uitwerking van de kilometerheffing klaar. Het tarief zal afhankelijk zijn van drie variabelen: gewicht, wegtype en emissieklasse. Een vrachtwagen uit de meest vervuulende klasse (Euronorm 0) die bovendien zwaarder is dan 32 ton, betaalt bijvoorbeeld het maximumtarief van 0,2 euro. Een vrachtwagen in de laagste gewichts- (tussen 3,5 en 12 ton) en emissieklasse (Euronorm 6), betaalt het minimumtarief van 0,074 euro per kilometer. De tarieven liggen onder het niveau van de kilometerheffing in Duitsland.

Jaarlijks 310 miljoen euro opbrengst

De opbrengst van de kilometerheffing voor vrachtwagens wordt geschat op 310 miljoen euro per jaar. De binnenlandse transportsector krijgt er wel wat voor terug. Zo wordt het eurovignet afgeschaft en wordt de verkeersbelasting verlaagd tot het Europees toegelaten minimum (voor de kleinste vrachtwagens wordt ze zelfs afgeschaft). De kilometerheffing wordt bovendien volledig aftrekbaar van vennootschaps- en personenbelasting. Er komt bovendien 100 miljoen euro bij voor het budget voor wegeninfrastructuur, een uitbreiding met zowat 30 procent.

De heffing zal gelden op alle wegen waar nu het eurovignet geldt, al zijn er ook vrijstellingen. In de havengebieden moet niet worden betaald en op de N49 tussen Westkapellen en Zelzate evenmin. Naar en in de Liefkenshoektunnel zal de heffing ook niet van toepassing zijn, al zal daar, zoals nu, tol worden betaald. Op die manier moet, volgens Weyts, de Liefkenshoektunnel een interessant alternatief worden.

"Loonkost moet aangepakt worden"

Transportfederatie Febetra is tevreden dat de regering de tarieven nog wat heeft verlaagd en dat er wat wordt gedaan aan de verkeersbelasting voor bepaalde vrachtwagens. "Maar die kilometerheffing blijft wel een zware impact hebben op onze sector", zegt Isabelle De Maegt aan VRT Nieuws.

"Daarom vinden we het ook jammer dat de flankerende maatregelen die zijn aangekondigd, niet echt concreet zijn", gaat ze voort. "We zitten al met het probleem van de loonkosten -wat uiteraard los staat van de kilometerheffing- en vrezen dat deze heffing het laatste duwtje in de rug is voor klanten om te kiezen voor goedkopere Nederlandse of Luxemburgse vervoerders."

Volgens de federatie zijn er al 6.000 arbeidersplaatsen verdwenen in de sector. "Als er niets aan de loonkosten wordt gedaan, zal die trend zich voortzetten."

"Europese heffing"

De socialistische transportvakbond vreest dan weer dat de kilometerheffing concurrentievervalsing zal veroorzaken. De heffing geldt namelijk niet in alle Europese landen en zal ook verschillend zijn tussen de gewesten in ons land.

"Wij zijn altijd voorstander geweest van een Europese heffing", verduidelijkt Frank Moreels van de BTB aan VRT Nieuws. "Dat is niet doorgegaan en zelfs in België zullen er nu verschillende systemen gehanteerd worden. Daardoor wordt het voor een transportfirma wel heel complex."

De vakbond spreekt van "een gemiste kans voor uniformiteit".

DOELEN

INTEGREREN

Met het gebiedsgericht programma wil de Stad Antwerpen de dynamiek in dit gebied ondersteunen en bijdragen aan de ontwikkeling van de stationsbuurt tot een levendig, internationaal centrumgebied.



Antwerpen Centraal

DOELEN

INVESTEREN

Vijf spoorlijnen krijgen een uitbreiding van twee naar vier sporen. De spoorlijnen Brussel-Halle en Brussel-Leuven zijn afgewerkt, momenteel wordt er nog gewerkt op de spoorlijnen Brussel-Denderleeuw, Brussel-Ottignies en Brussel-Nijvel.



Gewestelijk Expressnet

OPTIMALISEREN

Treinaanbod (met 50%) en frequentie (4 treinen per uur) van en naar de hoofdstad. Reizigers vlot laten overstappen op trein, tram, bus of metro.

DOELEN

INVESTEREN

De Oosterweelverbinding maakt de Antwerpse Ring rond.

OPTIMALISEREN

Streven naar vlotter verkeer, meer veiligheid en leefbaarheid in de Antwerpse regio.



Oosterweelverbinding

PARTNERS EN STRATEGIEËN

BUDGET

PUBLIEK

- Vlaamse Gewest
- Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen

KOSTEN

€ 294 506 (Vlaamse overheid)

OPBRENGSTEN

STRATEGIEËN

- Mobiliteitsplan Vlaanderen, September 2010

PARTNERS EN STRATEGIEËN

BUDGET

PUBLIEK

- Federale overheid
- Vlaamse Gewest
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Infrabel (semi-publiek)
- Beliris (semi-publiek)

KOSTEN

OPBRENGSTEN

STRATEGIEËN

- IRIS 2, Mobiliteitsplan Brussels Hoofdstedelijk Gewest, november 2011

PARTNERS EN STRATEGIEËN

BUDGET

PUBLIEK

- Vlaamse Gewest
- Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen

KOSTEN

OPBRENGSTEN

STRATEGIEËN

- Mobiliteitsplan Vlaanderen, September 2010

BESCHRIJVING



De Diabolo verwijst naar de nieuwe ondergrondse spoorverbinding tussen het vernieuwde station Brussels Airport en de nieuwe dubbelsporige lijn Schaarbeek-Mechelen op de middenberm van de E19 snelweg. De nieuwe spoorlijn is 17 kilometer lang en sluit aan op de bestaande spoorinfrastructuur in Brussel via drie nieuwe bruggen en viaducten in de omgeving van Haren en Schaarbeek. Twee ondergrondse spoorvertakkingen en toegangshellingen verbinden de nieuwe spoorlijn met de tunnelkokers richting Brussels Airport. Dankzij deze nieuwe spoorverbinding is Brussels Airport bereikbaar in amper 10 minuten per trein vanuit Mechelen en slechts 30 minuten vanuit Antwerpen.

Dankzij deze strategische spoorverbinding zijn Brussel en de luchthaven verbonden met de belangrijkste binnenlandse assen van het Belgische netwerk, maar ook met verscheidene Europese steden via de internationale spoorassen Amsterdam – Brussel – Parijs én Frankfurt – Luik – Brussel – Parijs. Brussels Airport kan zo verder uitgroeien tot een van de best bediende luchthavens per spoor in Europa.

ACHTERGROND INFORMATIE

LOCATIE

Antwerpen, Mechelen, Brussel en Brussels Airport

STATUS

Sinds 10 juni 2012 commercieel in dienst

OPPERVLAKTE

ONTWIKKELINGEN

- Noordelijke spoorverbinding
- Boog van Nossegem
- Tunnelboringen
- Station Brussel-Nationaal-Luchthaven

WEBSITE

<http://www.infrabel.be/nl/over-infrabel/realisaties/diaboloproject>

BUDGET

KOSTEN

€ 678 000 000

290 miljoen euro was afkomstig van de private partner Northern Diabolo NV en 388 miljoen euro werd geïnvesteerd door Infrabel vanuit een overheidsdotatie.

OPBRENGSTEN

- Reistijd vermindering vanuit Antwerpen, Mechelen, Brussel (Noordelijke spoorverbinding) en Vlaams- en Waals-Brabant, Limburg en Luik (Boog van Nossegem)
- Mobiliteit naar Brussel verbeteren door fileprobleem van en naar Brussels Airport op te lossen.
- Brussels Airport kan verder uitgroeien tot een van de best bediende luchthavens per spoor in Europa.

PARTNERS EN STRATEGIEËN

PUBLIEK

- Federale overheid
- Vlaamse Gewest
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest

PRIVAAT

- Northern Diabolo NV
- Infrabel

DOELEN

INVESTEREN

Brussels Airport rechtstreeks aansluiten op de grote assen van het Belgische spoorwegnet en op de diverse Europese steden via de internationale assen

OPTIMALISEREN

Dankzij het Diabolo-project kan Brussels Airport uitgroeien tot een van de best bereikbare luchthavens per spoor ter wereld.

Het station Brussel-Nationaal-Luchthaven beschikt over drie moderne en verlengde perrons van 425 meter lang. Zo kunnen ook internationale treinen optimaal ontvangen worden.

INTEGREREN

Infrabel heeft het station Brussel-Nationaal-Luchthaven volledig vernieuwd en aangesloten op de geboorde tunnels met een nieuw ondergronds spoor- en wisselcomplex.

OVERIGE CLUSTERS

Dit project is gekoppeld aan de volgende economische knooppunten en poorten:

- Stationsomgevingen: Antwerpen, Mechelen en Brussel
- Brussels Airport

INFRASTRUCTUUR PROJECTEN

Infrabel werkt verder aan de realisatie van twee andere strategische spoorprojecten die eveneens een gunstig effect moeten hebben op de ontsluiting van Brussels Airport. De spoorbypass in Mechelen moet de capaciteit op de spoorverbinding Brussel-Antwerpen-Nederland gevoelig verhogen. De bypass bestaat uit twee extra sporen aan de achterzijde van het station Mechelen, met twee nieuwe perrons. De nieuwe sporen zullen rechtstreeks aansluiten op de nieuwe spoorlijn 25N en de Diabolo. De nieuwe spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josaphat, dat integraal deel uitmaakt van het GEN-project, zal de Europese wijk rechtstreeks met de luchthaven verbinden.

De Thalys verbindt Brussels Airport en Paris-Nord, via Brussels-Midi. Hierdoor krijgen Parijzenaren een directe verbinding tot 25 internationale luchtverbindingen vanuit Brussels Airport (vooral Afrikaanse, Noord-Amerikaanse en Indische bestemmingen).

BESCHRIJVING

Beliris en Infrabel transformeren station Schuman tot een multimodale pool (trein-GEN-metro).

Het Station Brussel-Schuman wordt sinds 2008 gemoderniseerd. Beliris werkt samen met Infrabel aan de transformatie tot een multimodale pool. Het doel is een complex te creëren waar verschillende transportmodi samenkomen. Het bestaande metrostation, het huidige en het nieuwe treinstation worden samengevoegd tot een groot multifunctioneel station dat de netwerken van de NMBS en de MIVB integreert.

Tegen 2015 zal de Europese wijk gemakkelijker te bereiken zijn dankzij de spoorlijn en de treintunnel die een verbinding biedt met luchthaven Brussel-Nationaal.



Schuman Station

ACHTERGROND INFORMATIE

LOCATIE

Brussel

STATUS

Start 2008 - oplevering 2015

OPPERVLAKTE

ONTWIKKELINGEN

- Een tunnel van 1,25 kilometer om de spoorlijnen van Brussel-Namen en Halle-Vilvoorde rechtstreeks met elkaar te verbinden.
- multimodaal station (trein-GEN-metro)

WEBSITES

- http://www.beliris.be/files/files/Projets/Gare-Schuman/Schuman_NL.pdf
- <http://www.infrabel.be/nl/buurtbewoners/werf-in-uw-buurt/station-brussel-schuman>

BUDGET

KOSTEN

Tunnel: € 134 000 000

Station: € 75 000 000

(Beliris: 36,5 miljoen, Infrabel: 44,5 miljoen)

OPBRENGSTEN

- Tegen 2015 zal het Schumanplein op minder dan een kwartier van de luchthaven verwijderd zijn.
- Reizigers vanuit Mechelen, Hasselt, Leuven en Luik kunnen zonder overstappen het economisch hart van Brussel bereiken.

PARTNERS EN STRATEGIEËN

PUBLIEK

- Federale overheid
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Mوبiel Brussel

PRIVAAT

- Infrabel
- Beliris
- MIVB
- TUC RAIL

DOELEN

INVESTEREN

Deze omvangrijke werken moeten het vervoerscomplex uitbreiden zodat er een tweede binnenstedelijk station ontstaat, dat een nieuwe treinverbinding met de luchthaven Brussels-Airport verzorgt.

OPTIMALISEREN

Reizigers vanuit Mechelen, Hasselt, Leuven en Luik kunnen zonder overstappen het economisch hart van Brussel bereiken.

Het GEN staat voor: meer capaciteit, meer treinen en meer comfort op de grote spoorlijnen van en naar Brussel.

INTEGREREN

Een internationale wedstrijd, "One Schuman", voorziet de herinrichting van het Robert Schumanplein en zijn omgeving, tot een zone waarbij voetgangers en fietsers centraal staan

OVERIGE CLUSTERS

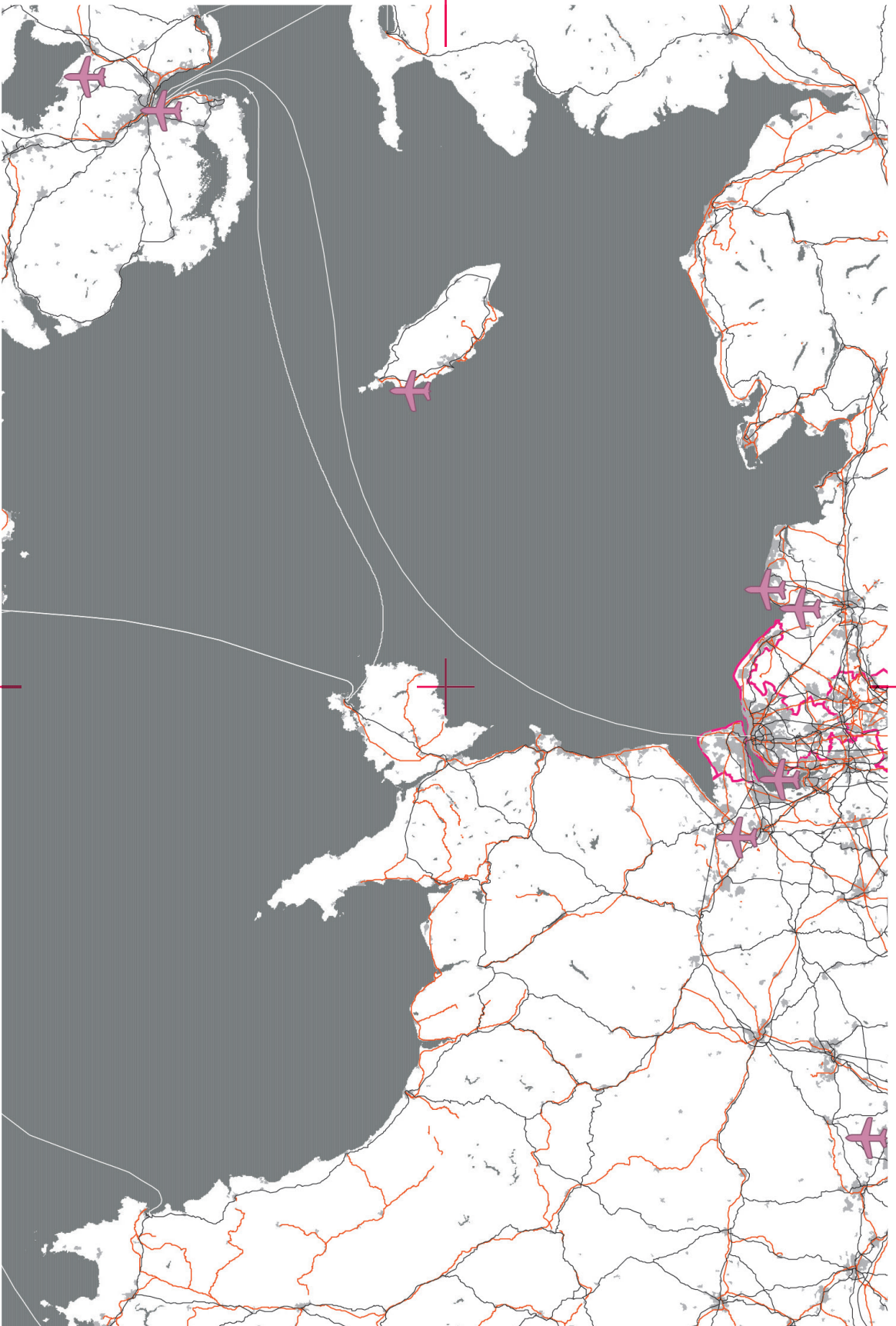
Dit project is gekoppeld aan de volgende economische knooppunten en poorten:

- Stationsomgevingen: Brussel
- Brussels Airport

INFRASTRUCTUUR PROJECTEN

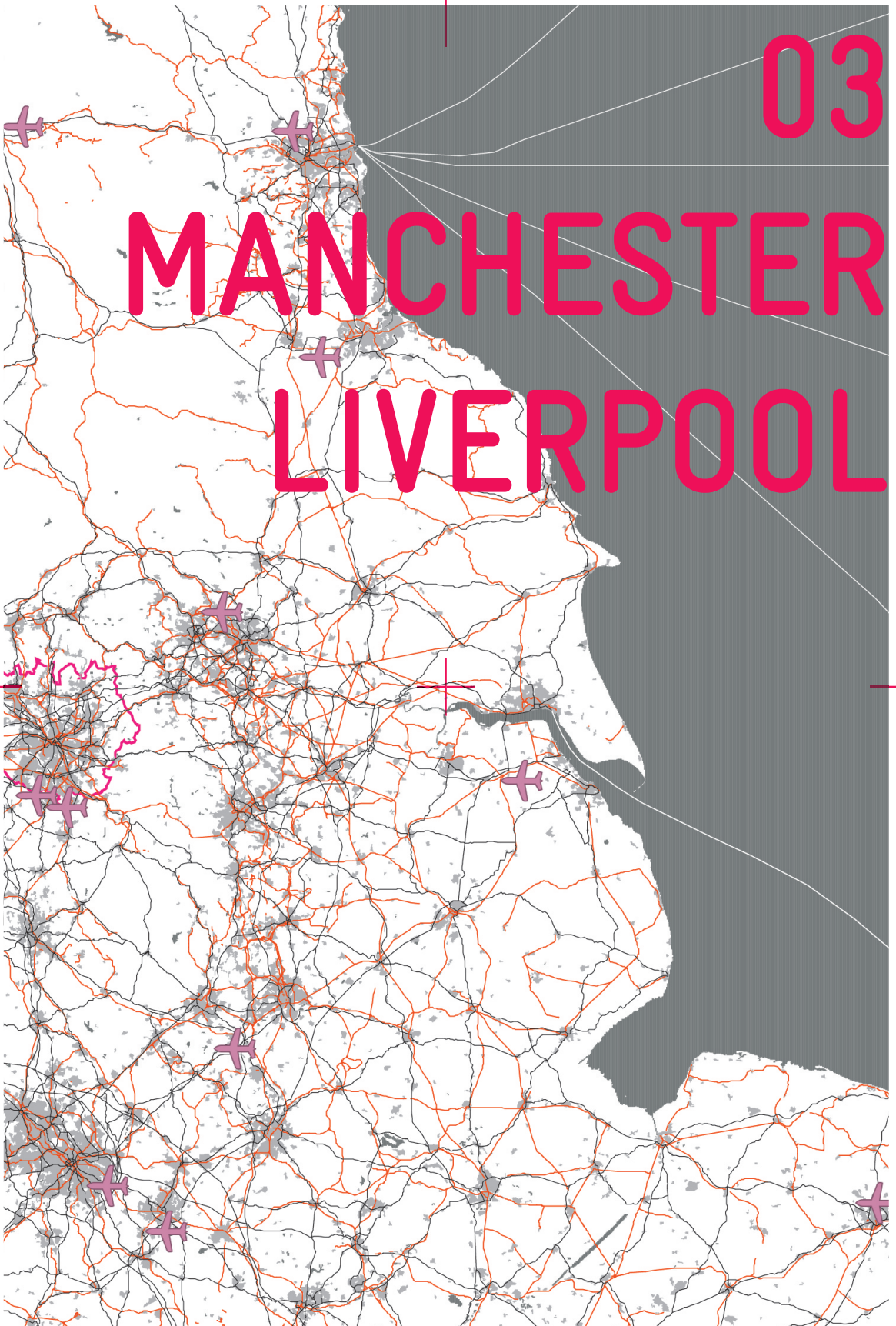
Om de mobiliteit in en rond de Europese wijk te verbeteren, bouwt Infrabel een nieuwe tunnel om de spoorlijnen Brussel-Namen (lijn 161) en Brussel-Halle (lijn 26) rechtstreeks met elkaar te verbinden. De Schuman-Josafat tunnel moet meer zuurstof geven aan het Brusselse spoornet. De Europese wijk zal dankzij dit sleutelproject en de nieuw aangelegde Diabolo een rechtstreekse verbinding krijgen met de grootste steden van het land en met Brussels Airport.

Brussel herbergt heel wat nationale en Europese instanties. Ook veel bedrijven hebben er hun uitvalsbasis. De werkgelegenheid in Brussel trekt veel pendelaars aan en bemoeilijkt bijgevolg ook de mobiliteit, vooral tijdens de spitsuren. Meer en meer mensen kiezen voor het openbaar vervoer om op hun bestemming te geraken: bus, tram, metro, trein. Het Gewestelijk Expresnet (GEN) moet het openbaar vervoer in een straal van 30 kilometer rond de hoofdstad verbeteren.



03

MANCHESTER LIVERPOOL



MANCHESTER LIVERPOOL

INTRODUCTION

Historically, the cities of Manchester and Liverpool have a long history of cooperation, especially in regards to infrastructure projects: the world's first passenger train connected these cities and the Manchester Ship Canal, an inland waterway linking Manchester to the Irish Sea, was a mutual project. With this strong cooperation came innovation and growth, even sparking the industrial revolution in both cities. However, in the past few decades, the exemplary position of the region has been diminished in light of the betterment of other metropolitan regions across the world, giving reason to seriously consider the implications of the modernisation of region's infrastructure network.

The need for an updated infrastructure system is currently recognized across the region by private and public stakeholders. In cooperation with private organizations, the newly founded regional organisation – Transport for the North – is actively working towards the development of more sufficient infrastructure network in the region. Atlantic Gateway, one of the primary, private lead organisations interested in the region's infrastructure, aims to maximise investment opportunities and focuses on growth, connectivity and sustainability.

Population region: 3 139 443 inh.
Surface region: 1 893,34 km²
Employment region: 64%
GDP per capita region: 21 770 euro/inh.

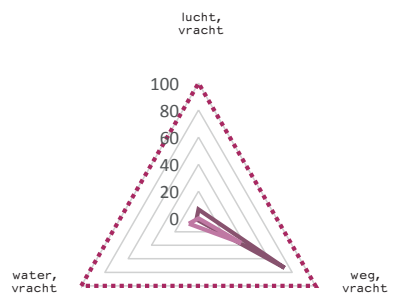
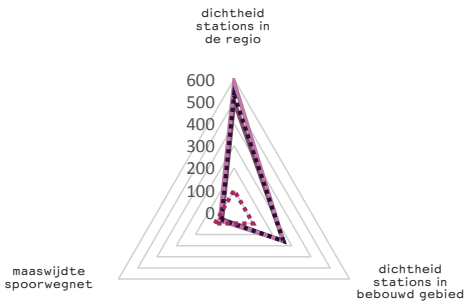
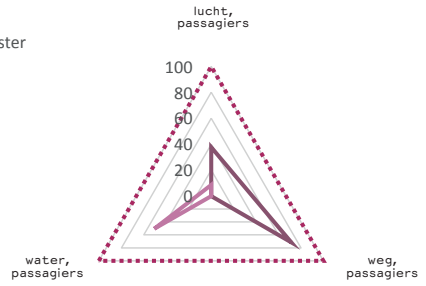
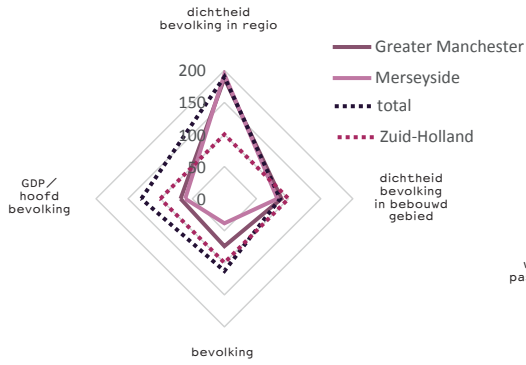
Text based on:

1. Interviews with:

- Carmel Booth, Executive Director Atlantic Gateway, May 6th 2015
- Richard Elliott, Policy and Strategy Manager, City Policy Team, Growth and Neighbourhoods Directorate, Manchester City Council, May 01 2015
- Alex Naughton, Transport Policy Officer, Policy & LTP Development, Merseytravel, May 6th 2015

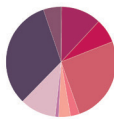
2. Policy documents and websites:

- City regions of Leeds, Liverpool, Manchester, Newcastle, Sheffield, One North, A Proposition for an Interconnected North, July 2014
- Atlantic Gateway, Business Plan, July 2012



- agricultuur
- industrie
- constructie
- handel
- ICT
- financieel
- real estate
- service
- publiek
- overige

Aandeel sector in totale werkgelegenheid

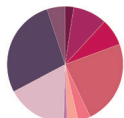


Liverpool-Manchester

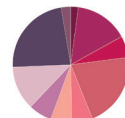
Aandeel sector in Bruto Toegevoegde Waarde



Liverpool-Manchester



Provincie Zuid-Holland



Provincie Zuid-Holland

GOVERNANCE AND POLICY

The multi-level cooperation in the area of transportation occurring in Liverpool and Manchester is an interesting example of public-private cooperation. Generally speaking, the importance of the commitment of the private sector is stressed by different levels of governance. While discussions relating to project specifics occur, generally both the public and private sector agree on a shared interest: the future economic development of the North.

From the level of the city region, both Liverpool and Manchester are designated as regional areas, Liverpool City Region and Greater Manchester, respectively, and the governance structure of each region brings together the local public bodies called the Combined Authority.

Local transport is also organised at the level of the city region, falling under the Combined Authority. For example Merseytravel is responsible for the transport in the Liverpool City Region and is part of the Combined Authority. The Manchester equivalent is called Transport for Greater Manchester. Merseytravel also organises the franchise for the Mersey Rail Network (15 minutes frequency on the main lines) and arranges the busses in the region in coordination with the responsible private companies.

Bus companies in the UK are private companies, which do not run via a franchise (except for London). As a result, only commercial lines and times are being served by these private bus companies. For example, if Merseytravel decides that there is a need for a non-commercial connection, this connection should be made possible via public funding. As public funding decreases, the idea to also franchise busses, as is currently done with trains, is increasing. In doing so, timetables and a demand for a minimal bus service could be set up and the use of franchise bus transport could become, as it was before, a public good.

Up until 4 to 5 years ago, the Central Government has abolished the tradition of making regional spatial strategies and pushed forward a more local approach with the introduction of Local Enterprise Partnerships (LEP's). An LEP brings together private and higher education partners and thus balances the elected public bodies. The LEP's are responsible for growth and transport. As a result, every city region makes deals with the central government and the investments they propose for growth or

transport projects, which seem to stop at the city region boundaries.

One of the priorities of the Liverpool LEP is Superport. This organisation works towards the wider development of the ports in Liverpool. One of their focus point is to make sure the port area has enough space and warehouses to store goods. At the scale of both the city regions of Liverpool and Manchester, there is the Atlantic Gateway (AG), a private sector lead board that focusses on maximising investments that support the long term (50 years) economic growth of the North. These projects are game changers for the future development of the region. Under Atlantic Gateways, the Liverpool Port and the Peel Group, which owns a great deal of land around the Ship Canal, are the two main private partners. Through these partnerships, AG thus has a strong hold in the area around the Manchester Ship Canal.

Atlantic Gateways has several roles, (1) prioritise Governmental investments, this from a private sector point of view, (2) raise the profile of the region for (inter)national investors and the Regional Growth Fund (by organising several investments as a package instead of solitude projects), (3) support the big growth businesses (transport (freight), science and innovation), (4) influence policy and ensure the private sector is involved in the regional planning and (5) eliminate barriers in legislation or regulation that large projects may come across.

The main focus of the Atlantic Gateway is transport. In order to prioritise the investment in infrastructure projects (the international port connections, the inland East-West connection and the potential of the airports in the region) sound business cases are set up by AG. Setting up a strong business case for freight transport is more difficult than for passenger transport, as the price of the passenger tickets is clear. This makes it difficult to compare the investments in freight and passengers

Above the Atlantic Gateway there is the North West Regional Leaders Board which has an oversight of the decisions that are made. Furthermore, for the local authorities, the economic sectors gathered in the Atlantic Gateway are key assets. However, they are not the only key assets for the economy in the region. This balances the influence of the Atlantic Gateway.

In July 2014, the city regions of Liverpool and Manchester together with the city regions of Leeds, Newcastle and Sheffield published the document "One North, A Proposition for an Interconnected North". This document reflects the critical importance of transport for vibrant, sustainable economic growth across the North. The One North document begins with a statement from the chairman responsible for the High Speed Rail Development: the investment of a High Speed Rail connection would only be beneficiary if it were connected to a better mobility between the cities of the North. The main ambition set in the One North document is therefore: "developing a dynamic counterweight and complement to the London and South East Economy".

Following the One North document, the organisation Transport for the North was set up, bringing together the five city regions and the Department for Transport (Central Government). Transport for the North is a strategic organisation that looks how to bring in practice the ambitions set in the One North document. Next to rail, they also look at investing in ports, airports and city region connections. The Department for Transport is the main source of finance for the purposed projects. The involved

Ministry already gave its commitment for this organisation and there is a cross party involvement for this initiative. The organisation should therefore be (politically) robust for the future.

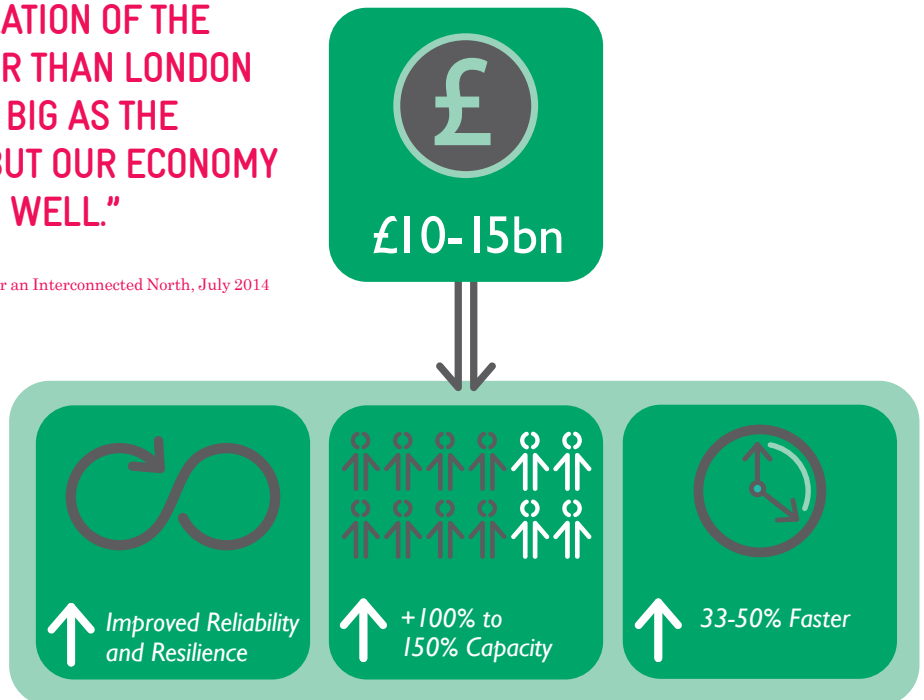
For the same geographical area as Transport for the North, there is the Rail North, which organises two rail franchises in the North, TransPennine Express (intercity trains) and Northern (local trains).

Atlantic Gateway looks at the investments proposed in the One North document and prioritizes or proposes alternatives by setting up sound business cases and by comparing them with future investments the private sector will make in the region.

The One North document jumps rather quickly from a regional ambition (economic counterweight and counterweight for London and South East economy) to concrete infrastructural projects. As a result the document currently misses a broader vision. If the pursued economic growth will be as successful as planned, what will this entail for the space needed for economic development and for new housing for example?

"THE 15M POPULATION OF THE NORTH IS LARGER THAN LONDON AND ALMOST AS BIG AS THE NETHERLANDS BUT OUR ECONOMY IS NOT DOING AS WELL."

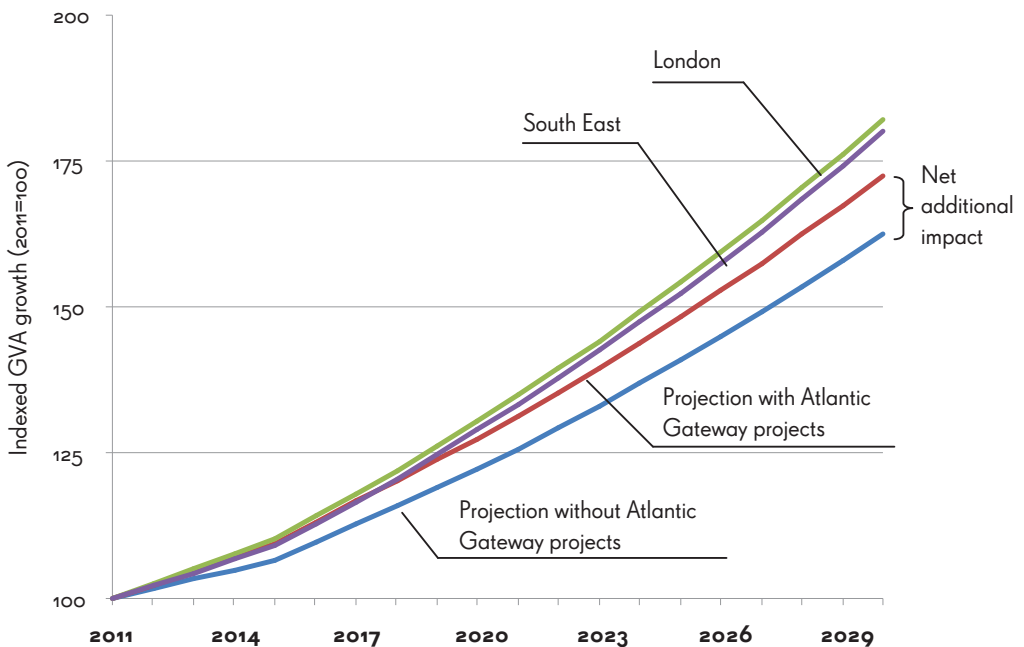
source: One North, A Proposition for an Interconnected North, July 2014



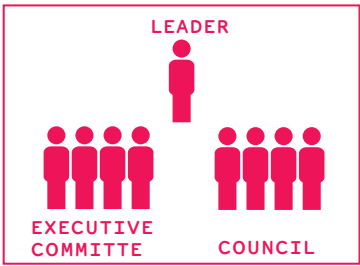
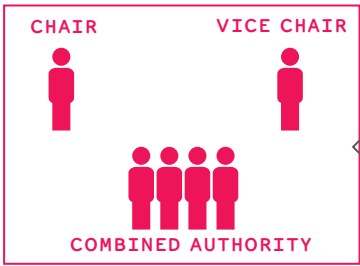
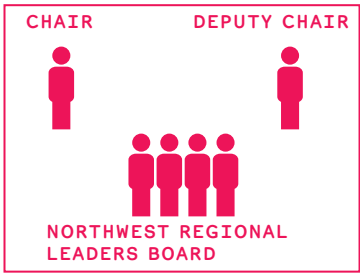
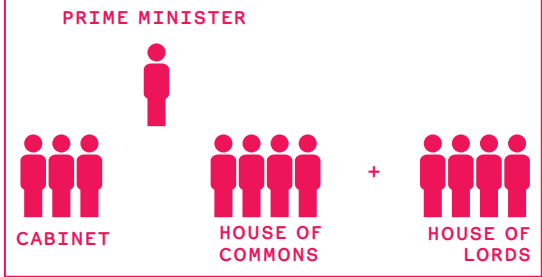
“THE ATTRACTION OF SIGNIFICANT OVERSEAS INVESTMENT TO THE ATLANTIC GATEWAY SHOULD BE A NATIONAL PRIORITY FOR UKTI (UK TRADE & INVESTMENT) AND GOVERNMENT GIVEN THE POTENTIAL CONTRIBUTION IMPACT ON NATIONAL GROWTH AND ECONOMIC REBALANCING”.

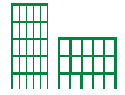
source: Atlantic Gateway, Business Plan, July 2012

Figure 5: Economic growth within the Atlantic Gateway



Atlantic Gateway Themes and Priorities	Estimated Costs	Estimated Economic Benefits ¹³
Theme 1 – Growth		
Daresbury	£150 million	10,000 jobs £350 million GVA p.a.
MediaCityUK	£1 billion	10,000 jobs £820 million GVA p.a.
Theme 2 – Connectivity		
Port Seaforth – post-Panamax	£300 million	5,900 jobs £280 million GVA p.a.
Port Salford	£140 million	4,000 jobs £190 million GVA p.a.
Port and other logistics related development ¹⁴	£330 million	11,300 jobs £540 million GVA p.a.
3MG	£140 million	5,400 jobs £250 million GVA p.a.
Mersey Gateway Bridge	£600 million	4,600 jobs £61.9 million GVA p.a.
The Northern Hub	£560 million	23,000 jobs £800 million GVA p.a.
High Speed Rail 2	Atlantic Gateway £ subject to scope	Dependent upon scope
Next Generation Access – Broadband	Dependent upon scope	Dependent upon scope
Liverpool Airport Expansion	£600 million	5,600 jobs £270 million GVA p.a.
Manchester Airport – Airport City	£400 million	10,000 jobs £350 million GVA p.a.
Theme 3 – Infrastructure		
Ince Park	£500 million	1,000 jobs £53 million GVA p.a.
Others – including flood and water, Innovation Centre and Mersey Tidal	Dependent upon scope	Dependent upon scope
Theme 4 – Sustainability		
Adapting the Landscape programme	Dependent upon scope	Dependent upon scope





- HIGH SPEED
RAIL 2

- HIGHWAY
INVESTMENTS
TO COMPLE-
TE NATIONAL
NETWORK IN THE
NORTH
- MERSEY GATE-
WAY BRIDGE

- RAIL NORTH

- LIVERPOOL
AIRPORT EXPAN-
SION
- MANCHESTER
AIRPORT CITY

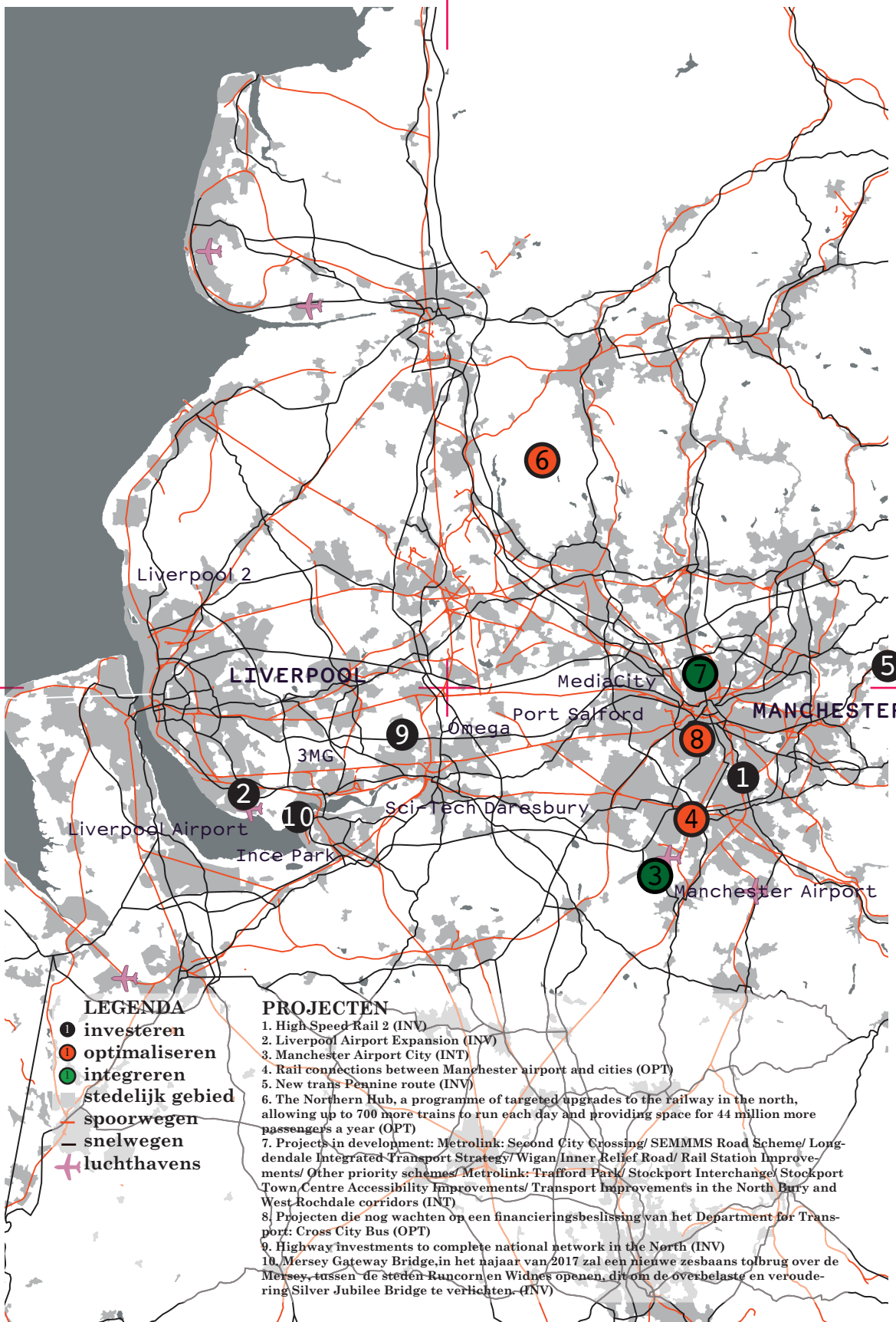
- RAIL CONNEC-
TIONS BETWEEN
MANCHESTER AIR-
PORT AND CITIES
- NEW TRANS
PENNINE ROUTE

- THE NORTHERN
HUB

- LIVERPOOL 2
- PORT SALFORD

- 12 NEW METRO-
LINK LIGHT RAIL
VEHICLES (MAN-
CHESTER)
- CROSS CITY
BUS (MANCHES-
TER)

- 3MG
- INCE PARK
- SCI-TECH
DARESBUARY
- OMEGA
- MEDIACITY UK



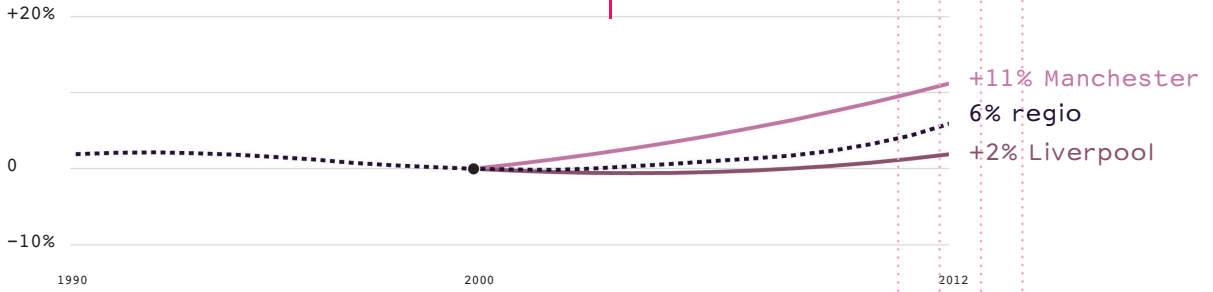
LEGENDA

- **1** investeren
- **2** optimaliseren
- **3** integreren
- stedelijk gebied
- spoorwegen
- snelwegen
- ✈️ luchthavens

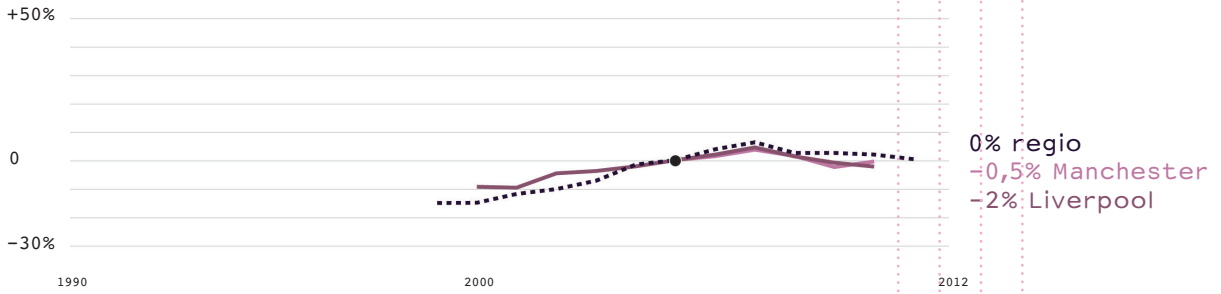
PROJECTEN

1. High Speed Rail 2 (INV)
2. Liverpool Airport Expansion (INV)
3. Manchester Airport City (INT)
4. Rail connections between Manchester airport and cities (OPT)
5. New trans Pennine route (INV)
6. The Northern Hub, a programme of targeted upgrades to the railway in the north, allowing up to 700 more trains to run each day and providing space for 44 million more passengers a year (OPT)
7. Projects in development: Metrolink: Second City Crossing/ SEMMMS Road Scheme/ Longendale Integrated Transport Strategy/ Wigan/Inner Relief Road/ Rail Station Improvements/ Other priority schemes/ Metrolink: Trafford Park/ Stockport Interchange/ Stockport Town Centre Accessibility Improvements/ Transport Improvements in the North Bury and West Rochdale corridors (INT)
8. Projecten die nog wachten op een financieringsbeslissing van het Department for Transport: Cross City Bus (OPT)
9. Highway Investments to complete national network in the North (INV)
10. Mersey Gateway Bridge, in het najaar van 2017 zal een nieuwe zesbaans tolbrug over de Mersey, tussen de steden Runcorn en Widnes openen, dit om de overbelaste en veroudering Silver Jubilee Bridge te verlichten. (INV)

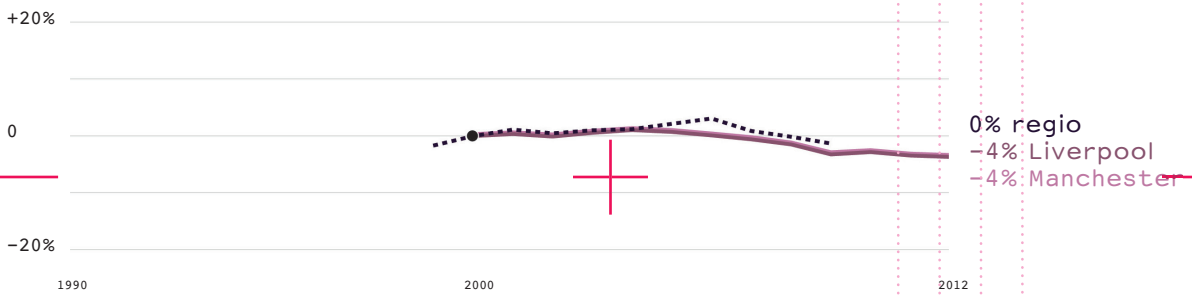
Bevolkingsgroei regio tov belangrijkste steden



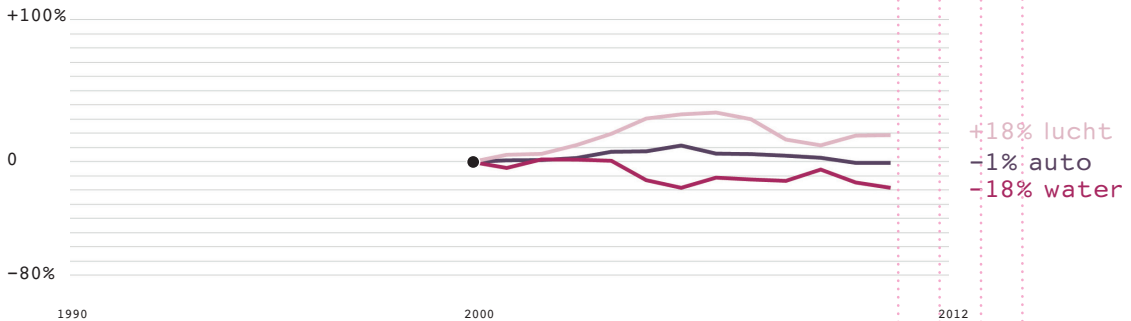
Groei GDP regio tov belangrijkste steden



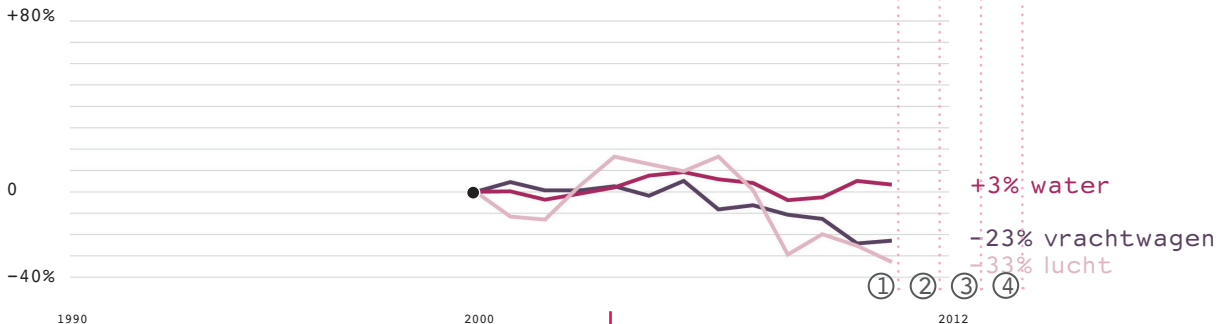
Groei werkgelegenheid regio tov belangrijkste steden



Groei passagiersvervoer



Groei vrachtverkeer



(1) oplevering South Manchester line, 2011 | (2) oplevering Old Halm en Rochdale line, 2012 | (3) oplevering East Manchester line, 2013 | (4) start werken Mersey Gateway, 2014

PROJECTS

1. Focus on a sustainable economic growth across the North

With the document 'One North' the five city regions and the Department for Transport (Central Government) have set a common ambition: "developing a dynamic counterweight and complement to the London and South East Economy". Transport is of critical importance for vibrant and sustainable economic growth across the North.

One North proposes the following outcomes: (1) The North becomes a destination of choice for investors and a dynamic counterweight and complement to the London and South East economy, (2) higher levels of productivity and greater competitiveness of northern based businesses, delivered in a highly inter-connected, multi-centred regional economy able to function as achieved in Germany's Rhine-Ruhr region, the Netherlands' Randstad and elsewhere, (3) modern infrastructure for (our) growing logistics industry, supporting trade and industry, offering the efficiencies that stem from high levels of reliability and resilience.; and (4) a broadening and deepening of the economic benefits that HS2 brings to the North .

This focus on economic growth when financing infrastructure isn't new. The means for development in the area have been limited for decades. Therefore all projects needed a clear estimation of costs and benefits. This is beneficial in prioritising the projects which add the most to the economic development of the region. As a result, the best infrastructural solution, but the one with the most economic benefit for the region is chosen.

2. Hospitality as a driver for jobs

The hospitality of Manchester Airport, and Manchester in general, is very high (Marketing Manchester). Manchester has learned that hospitality is a driver for jobs and therefore actively invests in related infrastructure, such as Congress Venues, as well as in the identity of the city. This attracts investors and more venues and has been copied in other cities.

Specifically concerning mobility, improving connections and travel time is of importance. Most of the current infrastructure is outdated, dating from Victorian times. To improve the mobility between the cities in the North, investments in a higher speed between the city regions is needed.

For the short term improvements are made (Northern Hub Project) on more efficient rail links, better connections to Manchester Airport, investments in the Oxford (longer platforms) and Piccadilly (new lines) stations.

For the longer term, there will be new investments in the High Speed Line (Manchester, Liverpool, and Leeds). Creating a separate line has several benefits, the speed can be guaranteed. Furthermore, by doing so there will be more capacity on the existing lines for freight and regional passenger transport.

ONE NORTH SETS A CLEAR AMBITION: "DEVELOPING A DYNAMIC COUNTERWEIGHT AND COMPLEMENT TO THE LONDON AND SOUTH EAST ECONOMY". TRANSPORT IS OF CRITICAL IMPORTANCE FOR VIBRANT AND SUSTAINABLE ECONOMIC GROWTH ACROSS THE NORTH.

source: One North, A Proposition for an Interconnected North, July 2014

3. Healthy tension between the airports of Liverpool and Manchester

There is of course a healthy tension between the airports of Liverpool and Manchester. There has been a discussion in the region on which development would take place where. Manchester is however the largest airport in the region, with direct flights to fast developing economic destinations such as India and China and has experienced a growth in international lines.

In regards to developments in freight and logistics, the main focus is on Airport City (high end offices that want to be close to the airport). Chinese investors have invested 1 billion pounds in Manchester Airport. In contrast to Liverpool Airport, the City Region of Manchester has shares in Manchester Airport, giving explanation to why the City Region also invests in the many public transport connections to Manchester Airport.

Many of the smaller regional airports in the UK have difficult times. There is not enough activity to support the future of the airports. Therefore Liverpool Airport has plans to further develop its freight and logistics. Liverpool Airport has a good card to play: it is located near the port and it has land banks surrounding it, which can be developed for new freight logistics developments (high value goods). These developments areas are in a single ownership.

Concerning passenger, Liverpool airport is a low cost airport with a focus on Mediterranean tourism. The key for the future development of Liverpool Airport as a business airport is to connect it to another European Hub Airport (Heathrow, Schiphol, Paris, Madrid, and Frankfurt). Only then it can also become an international destination in the global airport network. The first choice would be of course Heathrow, as it is a UK airport that could serve as a hub for other regional UK airports. By choosing an airport in the UK, the priority of further developing Liverpool can be easily steered by the central government. Other international airports have other priorities than the position of Liverpool. However, Heathrow is already at full capacity.

The international airports' already existing connections has an influence on Liverpool selection as a main airport. Therefore by choosing to make Liverpool a hub airport, the already existing connections to the main international airport plays an important role in Liverpool's choice.

4. Currently there are insufficient direct connections to the main urban regions in the UK as compared to other international locations

Concerning direct connections to the main urban areas in the UK, Liverpool has many connections with surrounding urban regions (London, Birmingham, etc.) however, still some important urban regions that are missing such as: Hull, Glasgow, Chester, North of Wales, and the South East. Many of these cities are part of the Core City group. There are ideas to connect these cities in an effort to balance the UK economy and move away from the dominant position London currently holds.

In the current plan for the High Speed line from London to the North (HS2), Liverpool is not incorporated as a stop. However a group of local industries and universities are lobbying with the central government to add Liverpool in this network, as this would increase the economic competitiveness of the region. Next to the connection to London, there are also plans for High Speed train further to the East (HS3). Liverpool hopes to be a stop on both lines.

The point of view of AG is that connections to the East provides more opportunities from an international perspective, as this connection would open more opportunities for the ports at the East and West side of the UK.

Concerning direct international connections, the port of Liverpool is currently not deep enough to welcome the mainly used cargo vessels in the world and therefore the Ship Canal is being dredged. Furthermore there is a deep sea container development in Liverpool. Due to these developments, the port of Liverpool could become an alternative for the ports of the South in the future, especially for goods to Scotland or the Midlands.

This will decrease the inland freight transport from the Southern ports to the rest of the UK. Currently 70% of the goods in the Southern ports are later transported to the North of the UK, causing heavy freight transport on the UK roads and increased costs, as transporting freight around London becomes more expensive. Another problem that is that many freight trains are becoming longer than 700 meters. This may be more cost effective, but creates problems for the capacity of the infrastructure networks.

AIMS

INVESTMENT / INTEGRATION

High Speed Rail 2 (HS2) is a key catalyst for northern city regeneration, and not simply a means to shorten journey times. All of the northern city regions have plans to be ready for HS2 and are committed to its success.



High Speed Rail 2

AIMS

INVESTMENT

The Mersey Gateway Bridge is expected to create over 4 600 jobs, improve journey times and reliability for millions of people in the region (by relieving the congestion on the aging Silver Jubilee Bridge) and bring massive inward investment and regeneration to the north west area.



Mersey Gateway Bridge

INTEGRATION

The challenge will be to maximise the impact of the bridge on the surrounding area, promote the impact of the bridge to investors and showcase it as part of the wider programme of transport improvements to facilitate growth.

AIMS

INTEGRATION

An € 1 113 million landmark property development set to become a global business destination located at Manchester Airport including offices, hotels, advanced manufacturing, logistics and warehousing.



Manchester Airport

PARTNERS AND STRATEGIES

PUBLIC

- Central Government
- Transport for the North

PRIVATE

- Atlantic Gateway

STRATEGIES

One North, A Proposition for an Interconnected North, July 2014

BUDGET

COSTS

Dependent upon scope

BENEFITS

Dependent upon scope

PARTNERS AND STRATEGIES

PUBLIC

- Central Government

PRIVATE

- Atlantic Gateway

STRATEGIES

Atlantic Gateway, Business Plan, July 2012

BUDGET

COSTS

€ 840 000 000
(470 000 000 Central Government)

BENEFITS

- 4 600 jobs
- € 88 million Gross Value Added per annum

PARTNERS AND STRATEGIES

PUBLIC

- City regions Manchester

PRIVATE

- Atlantic Gateway
- Private investors

STRATEGIES

One North, A Proposition for an Interconnected North, July 2014

BUDGET

COSTS

BENEFITS

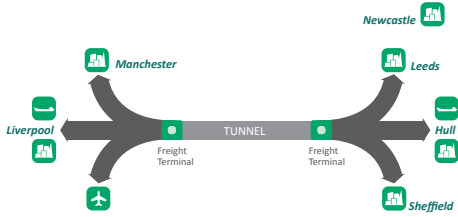
- 10 000 jobs
- € 500 million Gross Value Added per annum

AIMS

INVESTMENT/OPTIMALISATION

Too much of the North's economy is dependent on a few crucial road links.

The new Trans Pennine route could also deliver a new integrated eastwest rail freight capability linking the major port estuaries and northsouth rail routes, connected to a number of major rail linked distribution centres that can reduce industry's trading cost base.



Trans Pennine Route

Master Plan to 2030



Liverpool Airport

AIMS

INVESTMENT

The site is in an unrivalled position for occupiers who use or are looking to use the Airport for freight and it will also benefit from easy access to the M62 motorway.

PARTNERS AND STRATEGIES

BUDGET

PUBLIC

- Central Government
- Transport for the North

PRIVATE

- Atlantic Gateway

STRATEGIES

One North, A Proposition for an Interconnected North, July 2014

COSTS

€ 7 200 000 000

BENEFITS

PARTNERS AND STRATEGIES

BUDGET

PRIVATE

- Atlantic Gateway
- Peel logistics

STRATEGIES

Atlantic Gateway, Business Plan, July 2012

COSTS

€ 841 000 000

BENEFITS

5 600 jobs

€ 386 million Gross Value Added per annum





