

31 juli 2026

In Lille slaagde de transformatie, in Roubaix niet

Het is een mooie en goede traditie: in de zomer kijken we wat meer over de grens. In dit geval gaat de reis naar het noorden van Frankrijk. Friso de Zeeuw bezoekt Lille en Roubaix en onderwerpt ze aan een vergelijking: hoe pakte de stadstransformatie in beide steden? In zijn woorden: “Waarom lukte in Lille wat in Roubaix niet lukte, terwijl beide steden door dezelfde economische ramp werden getroffen en deel uitmaken van dezelfde metropoolregio, dezelfde arbeidsmarkt en hetzelfde nationale beleidskader?”

[Friso de Zeeuw](#)

Wie vanuit Amsterdam of Rotterdam de Thalys of Eurostar neemt, stapt nog geen twee uur later in Lille (240.000 inwoners) uit te midden van een uitnemend staaltje stedelijke herprogrammering. Twintig minuten verderop, in Roubaix (98.000 inwoners), stapt diezelfde reiziger uit in een stad die door dezelfde economische ramp werd getroffen, maar er nooit echt bovenop kwam. De twee steden vormen samen met zusje Tourcoing de kern van de Métropole Européenne de Lille. Een [verband](#) dat 1,2 miljoen inwoners telt in 98 (!) gemeenten. De vergelijking tussen de twee steden laat zien wat bestuurlijk leiderschap, timing en infrastructuur tot stand kunnen brengen – en wat niet.

De val kwam snel

De regio Nord-Pas-de-Calais, en Lille en Roubaix in het bijzonder, vormden tot diep in de twintigste eeuw het kloppend hart van de Franse textielindustrie. Roubaix heette wel “de stad met de duizend schoorstenen”: wolverwerking, ververijen, spinnerijen en confectie boden werk aan tienduizenden. Lille was breder georiënteerd – met handel, textiel en machinebouw – maar deelde in de welvaart én in de val. Die val kwam, zoals wel vaker gebeurt met industriële mono-economieën, ongenadig snel. Tussen pakweg 1960 en 1980 verdween het overgrote deel van de textielwerkgelegenheid door goedkopere concurrentie uit Zuid-Europa en Azië, automatisering en het simpelweg opdrogen van investeringen. Fabrieken sloten, hele wijken verpauperden, de bevolking die het zich kon veroorloven vertrok naar de rand van de agglomeratie of verder weg. Wat achterbleef was werkloosheid, leegstand en een stadsbeeld van vervallen fabriekshallen. Een klassiek voorbeeld van een economie die haar bestaansreden verliest en een ruimtelijke structuur overhoudt die daar niet meer bij past.

Die dubbelrol – burgemeester én tijdelijk, regeringsleider – vormt achteraf gezien dé sleutel tot de wederopstanding van Lille

Het grote verschil tussen Lille en Roubaix zit hem niet in de ernst van die klap – die was in Roubaix zo mogelijk harder, omdat de stad meer mono-cultureel was dan Lille – maar in wat

er daarna gebeurde. Er zijn weinig Europese steden waarvan de naoorlogse ontwikkeling zo direct te herleiden is tot één bestuurder, als Lille zich verhoudt tot de inzet van Pierre Mauroy. De sociaaldemocraat Mauroy was van 1973 tot 2001 burgemeester van Lille (achtentwintig jaar, vier herverkiezingen): een continuïteit van uitzonderlijke lengte. Vanaf 1989 was hij bovendien voorzitter van de *Communauté Urbaine de Lille*, de voorloper van de huidige metropoolregio, waardoor hij niet alleen de stad maar het hele stedelijke systeem kon aansturen. En van 1981 tot 1984 was hij, onder president François Mitterrand, de eerste socialistische premier van de Vijfde Republiek. Die dubbelrol – burgemeester én tijdelijk, regeringsleider – vormt achteraf gezien dé sleutel tot de wederopstanding van Lille. Het komt overigens meer voor in Frankrijk, waar (gekozen) burgemeesters een dominante positie hebben, onvergelijkbaar met ons land. Andere voorbeelden van lang zittende, succesvolle burgemeesters die het verschil maakten: Alain Juper (centrum-rechts) in Bordeaux en – recenter – Anne Hidalgo (sociaaldemocraat) in Parijs.

Twee gevechten

Het is niet zo dat Pierre Mauroy in 1983 simpelweg even ‘regelde’ dat de nieuwe TGV-lijn naar Londen een halte in Lille kreeg. Wat er werkelijk plaatsvond, was een jarenlange, keiharde infrastructurele veldslag. Voor de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Parijs en het Kanaal – de latere Ligne à Grande Vitesse/LGV Nord, in dienst genomen in 1993 – lagen meerdere tracés op tafel. Een ervan liep via Amiens en Picardië en zou een kortere, rechtstreekse verbinding naar Londen hebben opgeleverd, maar dan buiten Lille om. Mauroy voerde, samen met andere Noord-Franse bestuurders, een felle lobby om het tracé via Lille te laten lopen, dwars over de A1-corridor. Hij haalde zijn gelijk.

Als premier en gewaardeerd boegbeeld van de Parti Socialiste had Mauroy in Parijs een netwerk en het gezag dat een gewone burgemeester ontbeert. Sterker nog, na die overwinning moest hij nog een tweede gevecht voeren: de Franse spoorwegmaatschappij SNCF wilde het station aanvankelijk aan de rand van de stad situeren (bij Seclin), terwijl Mauroy erop stond dat het pal in het centrum kwam, verbonden met het bestaande station Lille-Flandres. “Mijn strijd voor de TGV was een strijd voor de economische transformatie,” zei hij later zelf, en dat raakt precies de kern: infrastructuur was voor hem nooit een doel op zich, maar een instrument om Lille een nieuwe economische bestaansreden te geven.



‘Euralille tours’ door Under (bron: [Wikimedia](#))

Het resultaat overtrof de verwachtingen. Lille, met tot dan toe alleen een kopstation aan de perifere noordrand van Frankrijk, werd door de opening van de Kanaaltunnel en de LGV Nord (1993-1994) plotseling het middelpunt van de driehoek Parijs-Londen-Brussel(-Amsterdam). Met de Eurostar, Thalys en TGV die allemaal door hetzelfde station rijden. Lille kwam niet toevallig in dat middelpunt terecht, maar dankzij visie, netwerk, politieke wilskracht en doorzettingsvermogen. Binnen een straal van 300 kilometer wonen in de regio 70 miljoen mensen; een marktpotentieel dat de stad voordien nooit had kunnen verzilveren omdat de bereikbaarheid ontbrak.

Rond die nieuwe stationslocatie, op zeventig hectare voormalig militair niemandsland, ontstond vanaf 1988 het nieuwe zakendistrict Euralille. Het is het [project](#) waarmee Lille internationaal faam verwierf, vooral dankzij het door Rem Koolhaas (OMA) ontworpen masterplan uit 1988-1990. In de vakliteratuur, en zeker in de Nederlandse architectuurwereld, wordt Euralille vaak behandeld als hét voorbeeld van hoe een gedurfd stedenbouwkundig plan een stad transformeert. Dat steunt evenwel op een misvatting. De beslissing om het TGV-station midden in de stad te leggen en het gebied daaromheen commercieel te ontwikkelen was al genomen voordat Koolhaas ook maar één streep op papier zette.

Effectief marketinginstrument

Het masterplan van OMA had het karakter van een intentiedocument: een raamwerk van zichtlijnen, een grofmazige verkaveling, een verkeerskundige studie voor het omleiden van de ringweg. De verdere invulling en de gebouwen, zoals het winkelcentrum, de kantoorstorens, en de spraakmakende Tour Lilleurope boven het station, zijn ontworpen door een keur van andere architecten (onder wie Jean Nouvel, Christian de Portzamparc en Claude Vasconi). Ieder vanuit eigen opvattingen, soms afwijkend van wat Koolhaas voor ogen had. Alleen het beurs- en congrescentrum Lille Grand Palais is een ontwerp van Koolhaas zelf. De betekenis van het plan schuilt in de naam, het verhaal (‘narratief’ in het modieuze jargon van nu) en het merk: een effectief marketinginstrument. Met Euralille waagt de stad de sprong naar de Europese liga.



‘Historisch centrum van Lille’ door Traveller70 (bron: [Shutterstock](#))

Parallel aan Euralille investeerde Mauroy, en later zijn opvolgster Martine Aubry (burgemeester vanaf 2001, ook sociaaldemocraat), fors in het historische centrum: Vieux-Lille. Gevelrestauraties, de aanleg van metrolijnen (1983), het aanleggen van grootschalige voetgangerszones en een offensief winkel- en horecabeleid maakten van het centrum een aantrekkelijke, dichte, kleinschalige tegenhanger van het grootschalige Euralille verderop. De aanwijzing als Europese Culturele Hoofdstad in 2004 gaf een extra publieksgerichte impuls. Dat deze stad zich op nog geen anderhalf uur van Londen bevindt, is voor die binnenstad geen bijkomstigheid maar een economische motor op zichzelf: Britse dagjesmensen komen met de Eurostar naar Lille om te winkelen en uit te gaan. Zij profiteren van prijzen (en de sfeer) die in Londen onbetaalbaar zijn geworden. Voor de lokale middenstand en horeca biedt dit een structurele, weersbestendige inkomstenbron waarop weinig andere Franse regiosteden kunnen bogen. Het is een mooi voorbeeld van hoe infrastructuur (trein), ruimtelijke kwaliteit (gerestaureerd centrum) en een geografisch toeval (nabijheid van Londen) elkaar versterken tot een robuust systeem.

Kennismaking met het project Euralille à la Deûle.



Deze inhoud kan niet getoond worden in verband met jouw cookie-wensen. Accepteer tracking cookies of [bekijk EURALILLE A LA DEULE - Présentation du projet op Vimeo](#).

Meer informatie over hoe wij omgaan met jouw privacy vind je onder [Copyright & Privacy](#)

Dat Lille niet stilstaat, blijkt uit het [vervolgtraject](#) waarmee de metropool zich nu bezig houdt: Euralille à la Deûle, ook wel ‘Grand Euralille’ genoemd. Dit is een gebiedsontwikkeling van zo’n 200 hectare groot, die zich uitstrekt van het bestaande Euralille-kwartier tot aan de rivier de Deûle, dwars door de gemeenten Lille, La Madeleine, Saint-André-lez-Lille en Lambersart. Het is in schaal en ambitie minstens zo groot als het oorspronkelijke Euralille. Maar qua opzet zien we het spiegelbeeld. Waar de jaren tachtig en negentig draaiden om stedelijke verdichting, nieuwe kantoren en andere commerciële voorzieningen, draait dit programma om ‘ontstening’, vergroening en duurzame mobiliteit. Concreet gaat het om een nieuwe tramlijn die de huidige, sterk auto-gedomineerde ringstructuur rond het centrum moet gaan vervangen, dertig kilometer aan wandel- en fietsroutes langs de Deûle en 20.000 nieuw te planten bomen. Programmatisch is het een gemengd gebied: woningbouw, kantoren en voorzieningen naast elkaar. Ambitueus, maar het rust voorhands op financieel drijfzand; een reël bekostigingsplan ontbreekt.

Scheuren in het succesverhaal

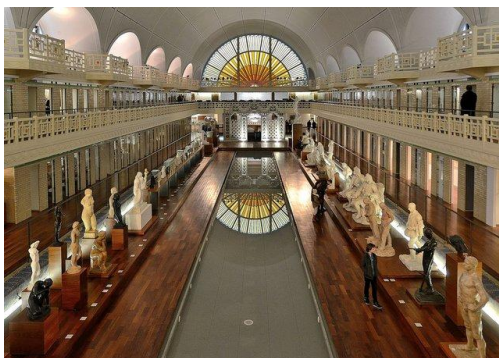
Met dit alles is Lille ontegenzeggelijk een van de economisch sterkere steden van Frankrijk geworden. De metropool behoort nu tot de sterkste regionale kennis-georiënteerde economieën van het land, met meer dan 110.000 studenten (de derde universitaire stad van Frankrijk). Maar we zien inmiddels ook duidelijke scheuren in dit succesverhaal. Ten eerste is de aanwezigheid van al die studenten geen garantie voor de gentrificatie die je in vergelijkbare steden elders zou verwachten. Neem de centraal gelegen wijk Moulins, op loopafstand van het centrum en met meerdere universitaire vestigingen binnen de wijkgrenzen. Ondanks die nabijheid blijft [substantiële verarming](#) hier zichtbaar: een gemiddeld inkomen dat ver onder het nationale gemiddelde ligt, drugsproblematiek, een werkloosheid die er hoger is dan elders in de stad en een woningvoorraad waarvan een derde van de huurders onder de armoedegrens leeft. Er is wel degelijk een zekere opwaardering gaande – cafés, broedplaatsen, nieuwbouwprojecten – maar die blijft fragmentarisch.

De kantorenleegstand is zichtbaar door de hele stad, ook rond Euralille

Ten tweede kampt ook Lille met een aanzienlijke kantorenleegstand, een probleem dat in heel Frankrijk speelt sinds de coronapandemie het thuiswerken normaliseerde. In Lille is het scherper voelbaar dan de reputatie van de stad doet vermoeden. Marktrapportages van de laatste jaren laten een leegstandspercentage zien dat schommelt tussen de zes en ruim elf procent, met een direct beschikbaar aanbod van rond de 300.000 vierkante meter kantoorruimte. Een orde van grootte die je eerder in een stagnerende dan in een bloeiende kantorenmarkt verwacht. Die leegstand is zichtbaar door de hele stad, ook rond Euralille.

Roubaix: de stad die de klap niet te boven kwam

We treinen door naar Roubaix. Waar Lille, ondanks de kanttekeningen, een succesvol verhaal van transformatie vertelt, laat Roubaix, geen twintig minuten met de metro verderop, juist stagnatie zien. De sporen van de textielrijkdom vinden we hier overal: fraaie herenhuizen uit het eerste kwart van de twintigste eeuw, gebouwd door textielfabrikanten en handelaren, staan er in aanzienlijke aantallen verwaarloosd, deels leegstaand of in verval bij. Het is precies het soort panden dat in een Nederlandse of Vlaamse stad allang zou zijn omgetoverd tot *lofts* of kantoorruimte; in Roubaix wachten ze op een investeerder die niet komt. De bevolking, voor een aanzienlijk deel van Noord-Afrikaanse en West-Afrikaanse herkomst, behoort tot de armste van Frankrijk. Onderzoek van het *Observatoire des inégalités* wees Roubaix in 2024 aan als [de armste stad van Frankrijk](#) met meer dan twintigduizend inwoners. Bijna zesenvoertig procent van de bevolking leeft onder de armoedegrens, met werkloosheidscijfers die ruim boven het nationale gemiddelde liggen. Dat is geen momentopname van economische tegenwind, maar het resultaat van veertig jaar structurele achterstand sinds het einde van de textielindustrie.



‘La Piscine museum’ door Morio60 (bron: [Wikimedia Commons](#))

Een treffend voorbeeld van hoe die stagnatie zich ruimtelijk manifesteert, is de as van ongeveer twee kilometer tussen het trein- en metrostation van Roubaix – met een rechtstreekse metroverbinding naar het centrum van Lille, dus in principe uitstekend ontsloten – via het beroemde [Musée d’Art et d’Industrie La Piscine](#) tot aan het kleine, historische stadscentrum met zijn fraaie art-deco [stadhuis](#). Op papier heeft dit tracé alles wat men zich kan wensen: een uitstekende ‘metropolitane’ bereikbaarheid, een internationaal vermaard cultureel icoon en een compact, karaktervol historisch centrum aan het eindpunt. In de praktijk is die potentiële as nooit tot leven gekomen. Geen aantrekkelijke wandelroute met winkels, horeca of nieuwe woningen en bedrijven. Geen opwaardering van de tussenliggende straten, zoals je zou verwachten.

Geen inbedding

La Piscine zelf, een schitterend omgebouwd art deco zwembad uit de jaren dertig van de vorige eeuw, wereldwijd geroemd als een van de mooiste kleine musea van Frankrijk, functioneert daarbij als een cultureel-elitair eiland in een sterk verpauperde omgeving. Bezoekers komen met de trein of de auto, brengen een middag door in het museum en de bijbehorende, zorgvuldig verzorgde openbare ruimte eromheen, en vertrekken weer zonder de wijk daarachter ooit te betreden. We herkennen het patroon van ‘*flagship*’-projecten zonder gebiedsgerichte inbedding: een culturele investering van wereldklasse die wél de eigen enclave optilt, maar niet de omgeving waarin ze ligt.



‘Roubaix oud en nieuw’ (bron: Friso de Zeeuw)



‘Roubaix street-art’ (bron: Friso de Zeeuw)

Het stadsbestuur is zich terdege bewust van dit probleem en onderneemt wat het kan: muurschilderingen en [street art](#) als middel om verwaarloosde gevels een nieuw aanzien te geven, actieve programma's om kunstenaars met goedkope atelierruimte naar de stad te trekken en de aanwijzing van diverse ‘*quartiers prioritaires*’ met bijbehorende subsidiestromen. Het effect van deze kleinschalige interventies blijft, zoals ook lokale waarnemers erkennen, nauwelijks meetbaar op de schaal van de stad als geheel. Kunstenaarsbroedplaatsen en muurschilderingen zijn waardevolle katalysatoren wanneer ze bovenop een reeds aanwezige economische dynamiek komen; ze zijn geen substituuut voor die dynamiek wanneer die ontbreekt.

Lille bezat, ook vóór de textielcrisis, al een bredere, meer diverse economie dan het monoculturele Roubaix

Dat de politieke situatie in Roubaix ook de laatste jaren allerminst stabiel is geweest, versterkt dit beeld van een stad die maar geen grip krijgt op haar eigen ontwikkeling. Burgemeester Guillaume Delbar, die de stad sinds 2014 bestuurde, trad in 2025 af. Bij de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2026 won vervolgens David Guiraud het burgemeesterschap. Hij vertegenwoordigt La France Insoumise, een SP-achtige partij. De politieke instabiliteit van de afgelopen jaren staat in contrast met de dertig jaar Mauroy en de

daaropvolgende vierentwintig jaar Martine Aubry in Lille. Het illustreert hoe wezenlijk bestuurlijke continuïteit is voor de slagingskans van een langjarig transformatietraject.

Het leidt ons tot de slotvraag: waarom lukte in Lille wel wat in Roubaix niet voor elkaar is gekregen? Dit terwijl beide steden door dezelfde economische ramp werden getroffen en deel uitmaken van dezelfde metropoolregio, dezelfde arbeidsmarkt en hetzelfde nationale beleidskader? Een eerste deel van het antwoord is structureel: Lille bezat, ook vóór de textielcrisis, al een bredere, meer diverse economie dan het mono-culturele Roubaix, met een universiteit, een prefecturale bestuursfunctie en een handelstraditie die verder reikte dan wol en katoen. Lille had simpelweg meer om op te herbouwen. Een deel van de verklaring is ook geografisch van aard: Lille lag op het kruispunt waar de nieuwe hogesnelheidslijnen elkaar konden ontmoeten. Roubaix, enkele kilometers verderop richting de Belgische grens, lag daar net niet.



‘Lille, Frankrijk’ door Christian Mueller (bron: [Shutterstock](#))

Maar het belangrijkste verschil, en dat is de kernconclusie die ik uit deze vergelijking trek, is bestuurlijk. Lille had, decennia achtereen, een burgemeester met de combinatie van visie, een nationaal netwerk en, cruciaal, het doorzettingsvermogen om die visie te realiseren, tegen alle weerstand in. Mauroy was niet zomaar een lokale bestuurder met goede ideeën – die zijn er in elke stad wel te vinden – maar iemand die via zijn premierschap en zijn positie in de Parti Socialiste letterlijk de nationale infrastructuurbeslissingen kon beïnvloeden die voor zijn stad bepalend waren. Hij combineerde dat met een langdurig mandaat: achtentwintig jaar burgemeester, gevolgd door nog eens vierentwintig jaar van zijn gekozen opvolgster Martine Aubry, die zijn koers in essentie voortzette en verbreedde. Zulke bestuurlijke continuïteit – meer dan een halve eeuw van in wezen dezelfde ontwikkelingsrichting – is in de Nederlandse context nauwelijks denkbaar. Het is precies wel de tijdshorizon die grootschalige gebiedstransformaties nodig hebben om van politiek project uit te groeien tot stedelijke werkelijkheid.

Onderscheidende positie

Roubaix ontbeerde die combinatie. Er waren best bestuurders met goede bedoelingen, en de stad heeft, zoals gezegd, wel degelijk instrumenten ingezet, denk aan sociale woningbouwprogramma's, cultuurbeleid en stadsvernieuwingssubsidies. Maar het ontbrak aan een figuur die, zoals Mauroy dat voor Lille deed, in staat was de stad een onderscheidende positie in een groter economisch netwerk te bezorgen. Roubaix bleef afhankelijk van wat er in de bredere metropoolregio gebeurde, zonder ooit zélf de hefboom in handen te krijgen.

Voor wie zich professioneel met gebiedsontwikkeling bezighoudt, levert de tegenstelling tussen Lille en Roubaix een aantal harde lessen op. Ten eerste: infrastructuur is nooit neutraal en nooit vanzelfsprekend. Welke stad een hogesnelheidshalte krijgt en welke niet, is zelden een technische beslissing en bijna altijd een politieke. De lobby blijkt essentieel. Ten tweede: een spraakmakend stedenbouwkundig masterplan is soms niet meer dan een marketingverhaal met weinig inhoudelijk toegevoegde waarde. Maar de rolverdeling kan ook anders. Neem de Vinex-uitbreiding van Leidsche Rijn (Utrecht): daar vormde het masterplan zelf wel degelijk het inhoudelijk en procesmatig kantelpunt. Met zijn maker, stedenbouwkundige Riek Bakker, in de rol van 'macher' Mauroy.

Ten derde: cultuur, studenten en flagship-voorzieningen zijn geen automatische motoren van brede stedelijke opwaardering, zonder gerichte gebiedsgerichte inbedding blijven het eilanden. De vierde en laatste les is een gigantische open deur. Die ik niettemin niet onvermeld wil laten. Grootschalige stedelijke transformatie vraagt om een tijdshorizon en een bestuurlijke continuïteit die aanzienlijk verder reikt dan één collegeperiode. Lille bewijst wat een invloedrijke bestuurder kan bereiken met de juiste visie, het juiste netwerk en vooral een lange adem. Roubaix bewijst, in schrijnend contrast op amper twintig minuten afstand, wat er gebeurt wanneer die combinatie ontbreekt.
