



Kijk op onze website voor abonnementen en losse uitgaven:
www.actueleonderwerpen.nl



november 2016

ACTUELE ONDERWERPEN

De Metropoolregio Amsterdam

Horen Almere en Lelystad daarbij?

Cornelis Lely Lezing 2015

24 september 2015, Stadhuis Lelystad



Drs. A. Joustra, secretaris-directeur van de Stadsregio Amsterdam

INHOUD

- 3 Citaten uit de inleidingen
- 6 Deel 1
- 7 Ontwikkelingsvisie 2007
- 9 Leegloop
- 11 Snelle groei en stagnatie
- 14 Deel 2
- 17 Bestuurlijke samenwerking

De Cornelis Lely Lezing wordt mede mogelijk gemaakt door een financiële bijdrage van Stichting IVIO en de Karmac Groep. Actuele Onderwerpen brengt het verslag van de lezing uit. Het Provinciebestuur van Flevoland stelde het Provinciehuis beschikbaar voor de lezing.

COLOFON

Profiel Producties bv verzorgt in opdracht van Stichting IVIO de uitgave van AO (Actuele Onderwerpen). Experts informeren op compacte, gedegen én toegankelijke wijze over de geboden onderwerpen die zich met name richten op vernieuwingen en de gevolgen daarvan voor mens, onderwijs en samenleving. Tot de doelgroep behoren onderwijsinstellingen, bibliotheken en particuliere lezers. Stichting IVIO (Instituut voor Individuele Ontwikkeling) bestaat in 2016 80 jaar.

www.ivio.nl

Uitgever Drs. Meine Broomhaar

Redactie Ben Claessens

Andries Greiner

info@actueleonderwerpen.nl

Vormgeving uNiek-Design.nl

Productie ZEQR in grafisch werk

Publicatiejaar 2016

Fotografie Fotostudio Wierd

AO – relevante onderwerpen binnen de belangstellingssfeer van het onderwijs. Voor abonnementen, adreswijzigingen, meer oplage en specials raadpleeg de website:

WWW.ACTUELEONDERWERPEN.NL

CITATEN UIT DE INLEIDINGEN

DE HEER DRS. CH. LEEUWE, VOORZITTER STICHTING KENNISTRANSFERCENTRUM FLEVOLAND (KCF)

Vandaag houden we de 9^e Cornelis Lely Lezing, georganiseerd door het Kennistransfercentrum Flevoland en het Nieuw Land Erfgoedcentrum. We slagen er elk jaar weer in om goede sprekers te vinden en boeiende thema's te zoeken. Oud-commissaris van de Koningin, de heer Jager, merkte in zijn inleiding in 2011 op dat er in 1915 nog 1012 gemeenten waren, in 2011 418 en nu zijn het er 393. Hij zei toen in dat verband: 'Helaas is vermindering rond de grote steden niet het geval dus blijft de problematiek van de grote stedelijke agglomeraties urgent.' Een prachtig bruggetje naar de lezing van vanmiddag, waar de heer Joustra ons gaat vertellen over de metropoolregio.



De heer drs. Ch. Leeuwe

////////////////////////////////////

DE HEER A.L. GREINER, VOORZITTER BESTUUR GENOOTSCHAP FLEVO EN OUD-LID VAN HET COLLEGE VAN GEDEPUTEERDE STATEN

Zo'n 15 jaar geleden was men bang dat het groene hart volgebouwd zou worden. De Kamer van Koophandel Flevoland zei toen: je zou eigenlijk moeten denken aan het gebied Amsterdam, Amersfoort, Almere, Lelystad; de Oostflank. Samen met de Kamers van Koophandel Hilversum en Amersfoort werd de Oostflankfederatie opgericht. De Kamer van Koophandel Amsterdam vond dat niet leuk. De voorzitter van de Kamer, dat was ik toen, en de directeur kregen een uitnodiging om naar Amsterdam te komen, om tot de orde te worden geroepen. De voorzitter van de Amsterdamse Kamer vond ik wel belangstellend, maar hij had ook een arrogante desinteresse. Dat was hoe wij in die tijd dachten dat Amsterdam naar Flevoland keek: met arrogantie.



De heer A.L. Greiner

Tien jaar geleden veranderde het stimuleringsbeleid van Economische Zaken. Men wilde niet langer achterstanden opheffen, maar kansrijke economische clusters extra stimuleren. Er werd een landkaart gemaakt met daarop zogenaamde pieken. Flevoland had geen piek. Wethouder Laetitia Griffith van Amsterdam moest een zogenaamde programma-commissie maken die subsidievoorstellen zou beoordelen. Ik wilde graag in de buurt van dat geld komen en schreef, vrij ongebruikelijk, een sollicitatiebrief. Ik werd snel uitgenodigd. Laetitia's houding veranderde toen ik uitlegde waar het mij om ging. Ik wilde dat Flevoland mee kon doen en niet veroordeeld zou worden op de fase waarin het is, maar op zijn toekomstkansen. Uiteindelijk lukte het om middelen naar Flevoland te laten toevloeien. We werden getolereerd, zou je kunnen zeggen. Van arrogantie naar tolerantie.

Op de Metropoolregio-Amsterdam conferentie in 2005, in Almere, stelde ik voor Lelystad te betrekken bij de MRA (Metropoolregio Amsterdam). Dat werd akkoord bevonden met het oog op de verwachte uitbreiding van de Luchthaven Lelystad.

Amsterdam is één van de economische hotspots ter wereld. Elk van die hotspots heeft een grote stedelijke kern. De vraag is: Zijn Almere en Lelystad en ook de rest van Flevoland in de ogen van de hoofdstad relevant?

DE HEER DRS. A. JOUSTRA, SECRETARIS-DIRECTEUR VAN DE STADSREGIO AMSTERDAM

DEEL 1

Vandaag hebben we het over de Metropoolregio Amsterdam (MRA), of het economisch belang ervan en vooral ook over de noodzaak om de krachten te bundelen binnen die MRA. Het tweede deel van de vraag zal ik vooral bekijken vanuit het Amsterdamse perspectief. 'Wat vindt Amsterdam nu eigenlijk van Almere en Lelystad?'. Vanuit Amsterdam bekeken ligt Almere een eind weg, aan de andere kant van het water. Daarachter ergens vermoeden we Flevoland met middenin Lelystad. Wat hebben die twee steden dan te bieden aan de MRA?

Vanaf het station heb je zicht op een heel hoge zuil met daarop Cornelis Lely. Ik denk dat hij vanaf dat punt in de verte Almere moet kunnen zien



De heer drs. A. Joustra

liggen. Waarschijnlijk vermoedt hij aan de andere kant van het water Amsterdam. Een heel ander perspectief. Wat zou Cornelis Lely vinden van de vraagstelling van vandaag? In zijn tijd zag Nederland er anders uit: een grote leegte in het midden en daaromheen een open landschap met losse steden erin. Heb je dan de fantasie om daar een groot nieuw land in te creëren en een beeld van de wisselwerking tussen dat nieuwe land en het oude land? Ik denk dat Cornelis Lely dat idee had, want in 1906 vroeg hij aan de regering om te komen met een plan voor een landelijk netwerk van autosnelwegen.

Dat autonetwerk werd vanaf de dertiger jaren aangelegd. De steden in ons land zijn er onherkenbaar door veranderd. Overal ter wereld hebben steden een aanzuigende werking. Het zijn netwerksteden die tot metropolen kunnen uitgroeien. In de grote metropolen, zoals Londen, Parijs, New York, Sjanghai en Tokio, gaat het om 20 tot 40 miljoen inwoners. Die metropolen concurreren met elkaar en niet de landen. De MRA is maar een kleintje. Toch hebben wij de brutaliteit om het een metropoolregio te noemen. Dat heeft weinig te maken met de omvang, maar met een aantal kwaliteiten.

ONTWIKKELINGSVISIE 2007

In de Ontwikkelingsvisie 2007 zie je dat de MRA een conglomeraat van steden is van ongeveer 80 x 80 kilometer. Door de unieke combinatie van kwaliteiten die samen het niveau en de kwaliteit van een metropoolregio hebben, noemen we het een metropoolregio. We hebben de vierde luchthaven van Europa. Een zeehaven die op Europees niveau mee kan draaien. Verder een internationale veiling, een ict-hub, universiteiten, heel veel hoge scholen, een prachtig landschap, een kosmopolitisch klimaat, iedereen spreekt Engels en er is een hoog onderwijsniveau. De MRA staat er internationaal redelijk goed voor. In Europa

////////////////////////////////////

behoren we economisch gezien tot de top 5, terwijl we qua omvang ergens op 20 staan. Ondanks de crisis is dit bepaald geen krimpregio. Amsterdam heeft internationaal ook best een positieve klank.

Onze goede positie gaat niet vanzelf. De positie van Schiphol is ingewikkeld. Besluiten over de toekomst van de KLM worden genomen in Parijs. Istanbul en Dubai groeien ontzettend snel en nemen hun plek in in het netwerk. Ons achterland stelt niets voor. Het gaat echt om die hub-functie, die knoop in dat netwerk. De Amsterdamse haven heeft het moeilijk door veel concurrentie van andere havens. Dat geldt ook voor de bloemenvailing doordat producenten van sierteeltgewassen zonder veiling via internet de consument weten te bereiken. Dat zijn wel de drie drijvende economische krachten van de MRA. De grootste bedreiging voor onszelf is dat we denken dat het vanzelf goed gaat en dat we krachten niet hoeven te bundelen.

Belangrijk voor hoe het loopt met de toekomst van de Metropoolregio is altijd: hoe gaat het met Amsterdam en met de wisselwerking tussen Amsterdam en zijn omgeving. Toen op een gegeven moment een paar boeren in Ouderamstel besloten om stroomopwaarts die dam neer te leggen, ontstond een overslagpunt en vervolgens een stad die voedsel nodig had en brandstof vanuit de regio en afvoer van wat de stad niet nodig had. Die stad domineerde de omgeving steeds meer. In de Gouden Eeuw legden de Amsterdamse kooplieden de meren ten noorden van de stad droog en bouwden hun luxe zomerverblijven langs de Vecht. Het Amsterdam-Noordzeekanaal is gegraven voor de Amsterdamse zeehavenfunctie. De Haarlemmermeer, ooit drooggelegd omdat het een bedreiging vormde voor Amsterdam, herbergt nu de Amsterdamse luchthaven. De waterleidingduinen van Zandvoort vormen op het ogenblik de drinkwatervoorziening van Amsterdam. Het Naardermeer, ooit

bedoeld als vuilstortplaats van Amsterdam, is een mooi natuurgebied geworden. De industrie in Zaanstad ontstond doordat in Amsterdam de gilden allerlei vernieuwingen tegenhielden. Zo domineerde Amsterdam alle eeuwen in een grotere omgeving. Dat geldt natuurlijk ook voor Almere en voor Lelystad, in eerste instantie bedacht voor de overloop van de bevolking vanuit Amsterdam. Allemaal ten dienste van de stad.

LEEGLOOP

Die verhouding is de laatste decennia fundamenteel veranderd. Mensen die in Amsterdam werkten, gingen in de regio wonen maar bleven wel Amsterdam gebruiken voor werk en voorzieningen. Van 1960 tot 1980 ging Amsterdam van 800.000 terug naar 600.000. Een geweldige leegloop. Het was voor het eerst een ontwikkeling in het nadeel en ten koste van de stad. In al die ruimtelijke ordeningsnota's is geprobeerd om die uittocht uit de stad te bundelen en te geleiden in de regio. Daar hebben we groeikernen aan te danken zoals Alkmaar, Purmerend en Hoorn, maar ook Lelystad. Lelystad was natuurlijk wel bedacht als hoofdplaats van een provincie, maar kreeg al snel de functie van overloopkern voor Amsterdam. Later is gekozen voor bebouwing dichterbij de stad, daar hebben we in feite Almere aan te danken.

Het ging aanvankelijk heel erg goed, de Amsterdammers kwamen, er werd flink gebouwd in Almere en Lelystad. Op een gegeven moment ging Amsterdam echter weer zelf bouwen en werd weer aantrekkelijk. Nu is er geen echte sprake meer van overloop uit Amsterdam. De stad was in 2012 al weer terug op het oorspronkelijke aantal van 800.000 en groeit nu hard door. Er wordt zelfs gesproken over de derde gouden eeuw voor Amsterdam.

Vanuit Amsterdams perspectief had Lelystad een optimistisch begin: een prachtig ontwerp door Cornelis van Eesteren ontworpen. Een ruim op-

////////////////////////////////////

gezette stad geschikt voor 100.000 inwoners, centraal in een ring van polders, aan het water, op forensafstand van Amsterdam en met aan de westkant mooie kassen- en bedrijventerrein. Het Rijk zou zorgen voor snelle verbindingen met Amsterdam via trein en auto. Almere werd in Lelystad gezien als een 'stepping stone' tussen de Randstad en Lelystad. Maar het liep allemaal anders. De huizen werden wel gebouwd, maar voorzieningen en werkgelegenheid bleven achter. Daardoor werd Lelystad geen stad maar een uitvergroete woonwijk op afstand en kreeg al heel gauw het imago van een saaie, monotone slaapstad. Niet altijd bij de bewoners zelf, want die woonden daar heel prettig. Het roer ging om, in het nadeel van Lelystad. De overloop werd omgebogen naar locaties dichterbij Amsterdam. Het Rijk verloor alle belangstelling voor Lelystad en tot overmaat van ramp werden de tweede nationale luchthaven en de drooglegging van de Markerwaard geschrapt en veranderde dat bedrijven- en kassengebied in een wildernis aan de westkant van de stad. De aanleg van autosnelwegen en spoor bleef uit. Toen dat spoor er uiteindelijk kwam, werd Lelystad het eindstation en Almere was nu niet bepaald de stepping stone tot de Randstad, maar een 'intervening opportunity'; een mogelijkheid tussen Lelystad en Amsterdam waar de mensen gaan wonen. Lelystad bleef achter en verdween achter de horizon.

Tot op zeker hoogte is Almere iets vergelijkbaars overkomen. Almere ligt natuurlijk veel dichterbij Amsterdam, is later ontwikkeld, maar ook hier een schitterend stedenbouwkundig ontwerp van de leerling van Cornelis van Eesteren, Teun Koolhaas. Een meerkernige structuur, een stadshart aan het water, ruime opzet en jarenlang een ontzettend grote overloop vanuit Amsterdam. Uiteindelijk is die overloop vanuit Amsterdam compleet tot stilstand gekomen. IJburg was hier een 'in-

tervening opportunity'. Op dit moment is er in Almere nog nauwelijks sprake van groei.

Die snelle groei bestond vooral uit gezinnen uit verpauperde wijken van Amsterdam. Dat bracht een oververtegenwoordiging in beide steden met zich mee van de lagere middengroepen waar de werkgelegenheid juist onder druk staat. De werkloosheid is in beide gemeenten de afgelopen vijf jaar harder gestegen dan waar dan ook in de metropoolregio. Dat komt niet alleen door de crisis. Overal in ons land vallen ondersteunende en administratieve functies weg. Banken, winkels en postkantoren verdwijnen allemaal uit het straatbeeld. De woningen zijn minder gewild. Dat leidt ertoe dat ongeveer een kwart van alle huizen in Almere en Lelystad onder water staat. Dat is vooral voor de lagere inkomensgroep slecht, omdat het grootste gedeelte van hun vermogen nu eenmaal in die woning zit.

SNELLE GROEI EN STAGNATIE

Die snelle groei en daarna stagnatie zou ertoe kunnen leiden dat hele woonwijken gevangen blijven zitten in een bepaald tijdsbeeld en tegelijkertijd verouderen. Gelukkig is het nog niet zo ver. De metropoolregio heeft Almere en Lelystad keihard nodig. Al was het alleen maar vanwege die enorme woningbehoefte. De aanzuigende kracht van deze stedelijke agglomeratie gaat nog decennia door. Er zijn de komende decennia 200.000 misschien zelfs 300.000 of meer nieuwe woningen nodig. Op het oude land kun je die niet bouwen. Het moet dan ook gaan om complete stedelijke milieus met alle voorzieningen, maar dan op z'n Lelystads en Almeers. Ook moeten mensen, voor wie Amsterdam nu door de prijzenstijging onbetaalbaar geworden is, zich niet allemaal melden in de groeikernen, want dan krijgen we een sociale tweedeling in de regio. Dat hoeft allemaal niet te gebeuren.



DE METROPOOL- REGIO HEEFT ALMERE EN LELYSTAD KEIHARD NODIG



Op het ogenblik zit er ongelooflijk veel spirit, positiviteit en kracht in beide steden. In Lelystad is dat duidelijk begonnen met de aanleg van de (doorgaande) Hanzelijn. De spoor- en de wegverbindingen met de Randstad zijn aanmerkelijk verbeterd. Een heel belangrijke luchthavenfunctie vanuit Schiphol wordt toch aangelegd op Lelystad. Die wildernis aan de westkant van de stad is inmiddels herontdekt als de Nieuwe Wildernis van Nederland, eigenlijk van Europa. Ook de Markerwadden worden aangelegd. De stad heeft ongelooflijk veel te bieden.

Dat geldt in feite ook voor Almere, want daar worden die verbindingen ook verbeterd. Almere ligt dicht bij Amsterdam, dat is een voordeel, maar Almere heeft inmiddels ook een omvang van 200.000 inwoners. Dan heb je veel eigen groeikracht. Almere is interessant voor een groeiende categorie zelfbouwers, mensen die veel ruimte nodig hebben. Het heeft een prachtig stadshart en je vindt er echt kwaliteiten die je nergens anders in de metropoolregio kunt vinden maar die wel nodig zijn. Met Rijk, regio en Almere is afgesproken om een wat geleidelijker, evenwichtiger groeitempo aan te houden, maar het eindbeeld inclusief Pampus en de metroverbinding naar Amsterdam ligt er nog steeds.

DEEL 2

Het tweede deel van mijn verhaal gaat over de bestuurlijke samenwerking binnen de MRA. Vanaf het moment, zestig/zeventig jaren, dat die netwerkstad is ontstaan, gingen bewoners voor recreëren, wonen en werken de hele regio gebruiken en moesten lokale bestuurders elkaar opzoeken. Dat ging niet altijd even goed. Vooral niet als er sprake was van een enorme ongelijkheid tussen de gemeenten. Eén voor één werden de gemeenten in het Amsterdamse stadhuis geknipt en geschoren. Onvast ter been en met een handvol sigaren uit eigen doos

verlieten ze het gemeentehuis. Amsterdam had een positie ten opzichte van de provincie, had uitstekende toegang bij de Rijksdepartementen, maar totaal geen grip op die autonome eigenwijze gemeenten met hun onvoorspelbaar Calimero-gedrag, terwijl daar wel de Amsterdamse belangen lagen. De bereikbaarheid van Amsterdam bijvoorbeeld was geen probleem in Amsterdam maar in de regio. Daar liep het vast, daar lagen de oorzaken en daar lagen ook de oplossingen. Dus er moest worden samengewerkt. In de zeventiger jaren werd het platform Informeel Agglomeratieoverleg Amsterdam, het IAO, opgericht. Begin tachtiger jaren trad Almere toe. Er is zelfs een soort toekomstvisie gemaakt in 1985 voor 30 jaar. Die liep dus tot het jaar 2015, een onvoorstelbaar ver moment. Uiteindelijk zie je dan die Zuidas, de locaties in Almere en Haarlemmermeer en al die contacten en verbindingen. Die hebben we daar wel allemaal ingetekend.

Het was hoog tijd voor een ingreep vanuit de rijksoverheid, want het Rijk vond die samenwerking in de stedelijke regio's veel te vrijblijvend. Er moest een krachtig en eenduidig bestuur komen: een stadsprovincie. Zodra die ingreep bekend werd, stortte de nog prille en broze samenwerking onmiddellijk in. Vervolgens ging het alleen nog maar over positie en macht. Noord-Holland zag zichzelf natuurlijk in tweeën gedeeld. Flevoland had ook een probleem, want die was net opgericht in die tijd en de meest interessante en belangrijke gemeente, Almere, zou verdwijnen en daarmee ook het bestaansrecht van Flevoland. Amsterdam werd niet gevierendeeld maar opgedeeld in dertien stukken en eiste daarvoor een sterke stadsprovincie terug. Dat zagen de omliggende gemeenten natuurlijk niet zitten, want die wilden geen stadsdelen worden met alleen maar uitvoerende taken.

Voor Almere was het hét sein om zo snel mogelijk te zorgen voor een goed heenkomen. Almere dacht: als wij nu uit het ROA stappen dan hoeven wij straks niet in die vervoerregio te komen. Dat deden ze dus en vervolgens werden ze door het Rijk alsnog gedwongen om 150 miljoen te betalen aan het ROA, ten behoeve van IJburg. Een bittere pil voor een gemeente in de groei. Helaas heeft dat de verhoudingen tot op de dag van vandaag tussen Stadsregio en Almere beïnvloed.

Tot ieders opluchting is die stadsprovincie in 1995 geklapt, maar de verhoudingen waren grondig verstoord. Besloten werd toen om met het ROA door te gaan, want die had inmiddels ook heel veel rijksmiddelen te verdelen. Almere, inmiddels groeikern en vooraan aan tafel bij het Rijk, bleef daarbuiten. Het Noordvleugeloverleg werd opgericht. Dat



was een apart overleg waar ook de provincies en Almere aan deelnamen. Uiteindelijk is dat Noordvleugeloverleg doorgegroeid naar de MRA en is ook Lelystad daar toegetreden.

BESTUURLIJKE SAMENWERKING

Het ging dus weer heel erg goed met de samenwerking de afgelopen tien jaar in de regio Amsterdam. Een stadsregio met veel geld en stevige samenwerkingsstructuur én een metropoolregio. Die twee groeien steeds meer naar elkaar toe. Dus werd het weer tijd voor een nieuwe ingreep vanuit de rijksoverheid. Vijf jaar geleden besloot het kabinet Rutte I tot een grote schoonmaak in het binnenlands bestuur. Afschaffing van de stadsregio's en dan meteen ook maar de stadsdelen, opschaling van de gemeenten naar 100.000-plus, een infra-autoriteit voor de hele Randstad en als kroon op het werk de provincies Flevoland, Utrecht en Noord-Holland in één sterke superprovincie. De bedoeling was een einde aan de bestuurlijke drukte te maken. Het gevolg was, uiteraard, ongelooflijke toename van bestuurlijke drukte en ondermijning van de constructieve partijen en de verhoudingen in de regio. En dat allemaal middenin een economische crisis. Opnieuw verwarring bij de provincies, want die waren het onderling totaal niet eens over de superprovincie. Ook de verhouding tussen de gemeenten en Noord-Holland kwam onder druk, want de provincie was natuurlijk hartstikke blij met de afschaffing van de stadsregio.

Het idee was een vervoerregio op te richten als een coalitie tussen de gemeenten en de provincies. Noord-Holland voelde niets voor deze bestuurlijke exoot, zoals zij dat noemden, maar Flevoland zag er wel wat in. De gemeenten in de stadsregio wilden wel in de vervoerregio komen. Almere en Lelystad meldden zich. Toen de vervoerregio in december 2014 bij wet mogelijk was gemaakt, werd op 22 januari 2015 een

////////////////////////////////////

convenant getekend tussen de Stadsregio, Almere, Lelystad en Flevoland om de samenwerking op verkeer en vervoergebied te intensiveren en uiterlijk 1 januari 2017 te komen tot een gemeenschappelijke vervoerregio Amsterdam. Op het allerlaatste moment tekende Noord-Holland dat convenant ook.

Om geen gat te laten vallen tot 1 januari 2017 werd de stadsregio Amsterdam niet afgeschaft maar omgezet in een vervoerregio. Ondertussen is in alle stilte de superprovincie gesneuveld en is de MRA niet vervangen door een sterke provincie.

Al die structuurdiscussies hebben voor een deel de samenwerking ondermijnd. Als die samenwerking geen enkele structuur heeft dan is het een soort bestuurlijke spaghetti voor de burger: waar moet ik zijn om invloed uit te oefenen. Als je de regionale samenwerking goed organiseert, is het geen bestuurlijke drukte of bestuurlijke spaghetti, dan is het helder en dan leidt het ergens toe. Lokale belangen moeten een plek krijgen op het regionale podium en omgekeerd. Er is niets mis met een structuurdiscussie als hij maar gebaseerd is op de maatschappelijke werkelijkheid. Daarbij rekening houdend met het feit dat onze samenleving ongelooflijk snel aan het veranderen is. We gaan in een hoog tempo van overzichtelijke rangen en standen, van staande instituties en heldere bestuurslagen in de richting van een veel meer fluïde horizontaal georiënteerde netwerksamenleving. Het openbaar bestuur reageert op die netwerksamenleving die aan het ontstaan is. Er ontstaan dus ook verschillende bestuurlijke netwerken. We noemen dat governance. Die samenwerking is niet in plaats van government of van de structuur, maar het is de software, de motor achter government. In de vakwereld merk ik dat er steeds meer aandacht is voor governance. Het kabinet heeft de Raad voor het openbaar bestuur gevraagd om die vormen van governance een keer in beeld te brengen en te kijken naar de democra-

tische legitimiteit ervan. In de Stadsregio is een aparte commissie van raadsleden opgericht om datzelfde thema te adresseren.

Internationaal werden we ook gewezen op de noodzaak van samenwerking in de stedelijke regio's. Vorig jaar constateerde het OESO in haar jaarlijkse territorial review dat Nederland langzamer uit de crisis aan het komen is en ook miljarden euro's aan het mislopen is door gebrek aan samenwerking in de stedelijke regio's. De rijksoverheid wordt in het OESO-rapport gebrek aan visie verweten en geadviseerd om de samenwerking in de regio niet te ondermijnen maar te ondersteunen en te voorzien van incentives. Gelukkig pakt het Rijk dat op. Die vervoerregio gaat er komen. Ook is er een soort platform georganiseerd in de Metropoolregio, het Pres, waarin gemeenten en provincies samenwerken rondom toerisme, bedrijfsterreinen en dergelijke.

Een ander succes is de Amsterdam Economic Board (AEB), een samenwerking tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen onder de bezielende leiding van Eberhard van der Laan. Het Ontwikkelingsbeeld 2040 is gemaakt, er zijn afspraken gemaakt over waar de woningbouw in de komende decennia zal neerslaan en er wordt indringend gesproken over het steeds nijpender wordende verdeelvraagstuk van de sociale woningen.

Ook allerlei nieuwe vraagstukken komen aan de orde, zoals het klimaat, de circulaire economie maar ook de Sociale Agenda. Er zijn dus heel veel thema's die in de Metropoolregio weer geadresseerd moeten worden.

We zijn met elkaar bezig om een MRA-agenda te maken waarin voor de komende jaren ambities genoemd staan. Het is de bedoeling om deze op 18 februari 2016 in een groot metropoolregiocongres, in Haarlem, te gaan presenteren. Onder leiding van de burgemeester van Amsterdam

////////////////////////////////////

zal daar dan ook een gedachte gepresenteerd worden over de versterkte vorm waarin de Metropoolregio verder gaat. Nu we uit de crisis komen, mogen we ook weer denken in ambities, in groei. We moeten het dus niet hebben van de omvang maar van de combinatie van kwaliteiten, ook van Almere en Lelystad. Ik denk dat Cornelis Lely, als hij dit allemaal vanaf zijn hoge zuil ziet, best tevreden kan zijn over de manier waarop partijen elkaar gevonden hebben in de MRA. Almere en Lelystad horen daar natuurlijk bij. Die hebben ontzettend veel te bieden. Vanuit het Amsterdamse perspectief kan ik zeggen dat ik daar heel blij mee ben en dat ik dat ook uitdraag binnen Amsterdam zelf.

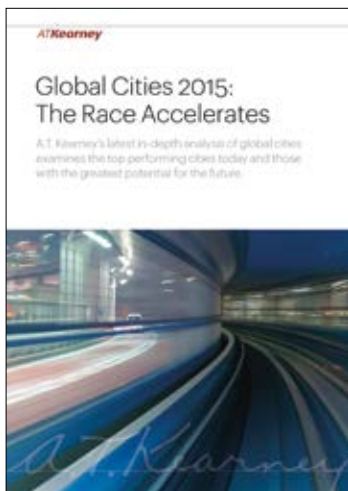
DE HEER L. (LEEN) VERBEEK, COMMISSARIS VAN DE KONING IN FLEVOLAND

Commissaris van de Koning Leen Verbeek liet zien aan de hand van het onderzoek van P. Tordoir en regioplan 'De veranderende geografie van Nederland', een onderzoek in opdracht van BZK dat Almere en Lelystad wel degelijk deel uitmaken van de Randstad. Er liggen allerlei patronen en verbindingen als het gaat om economie, werkgelegenheid, opleidingen, cultuur en sociale relaties. Op een iets groter schaalniveau, van Nederland als geheel, zie je de ontwikkeling naar interstedelijke knooppunten. Het zwaartepunt ligt dan grofweg tussen Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Eindhoven, Nijmegen, Arnhem, Zwolle en Lelystad/Almere. Bij dit gebied zijn andere steden in het noorden en zuiden aangehaakt. Je kunt het ook op een nog groter schaalniveau bekijken. Zo is er het ABC netwerk (Amsterdam, Brussel, Keulen). Flevoland zit aan de rand hiervan, maar maakt er wel deel van uit. Flevoland heeft alle mogelijkheden om met de kwaliteiten van dit gebied (ruimte, aanbod van jonge, goedgeschoolde beroepsbevolking) toegevoegde waarde te bieden. Ook de relatie met de regio Zwolle die steeds dichterbij komt.

randstad toekomt, biedt daarin kansen. Het is een grote prestatie van de inwoners en bestuurders in dit gebied, dat zij van Flevoland in zo'n korte tijd zo'n aantrekkelijk gebied hebben gemaakt, met topproducten op wereldniveau, en Flevoland zo goed hebben gepositioneerd. Maar er liggen nog volop kansen om de bestaande relaties verder uit te bouwen en kansen te verzilveren.'



De heer L. (Leen) Verbeek



Stichting Kennistransfercentrum Flevoland

E info@cornelislelylezing.nl

www.cornelislelylezing.nl

Bestuur

Bestuursleden van het
Kennistransfercentrum Flevoland zijn:

Chris Leeuwe (voorzitter)

Laura Bouwmeester (secretaris-
penningmeester)

Veronica van der Goot

Joost van de Beek

Interessante sites voor meer informatie over het onderwerp participatiesamenleving:

www.minbzk.nl (zoeken op
doe democratie)

www.socialelvraagstukken.nl

www.scp.nl

www.flevolandsgeheugen.nl

www.vng.nl

Nieuw Land Erfgoedcentrum

Oostvaardersdijk 113, 8242 PA Lelystad

Postbus 73, 8200 AB Lelystad

T (0320) 225 900

F (0320) 260 436

E info@nieuwlanderfgoed.nl

W www.nieuwlanderfgoed.nl



museum+archief+studiecentrum



cornelis lely lezing



Kijk op onze website voor abonnementen en losse uitgaven:
www.actueleonderwerpen.nl

maart 2016

ACTUELE ONDERWERPEN

De Metropoolregio Amsterdam

Horen Almere en Lelystad daarbij?

Cornelis Lely Lezing 2015

24 september 2015, Stadhuis Lelystad



Drs. A. Joustra, secretaris-directeur van de Stadsregio Amsterdam



Kijk op onze website voor abonnementen en losse uitgaven:
www.actueleonderwerpen.nl

maart 2016

ACTUELE ONDERWERPEN

De Metropoolregio Amsterdam

Horen Almere en Lelystad daarbij?

Cornelis Lely Lezing 2015

24 september 2015, Stadhuis Lelystad



Drs. A. Joustra, secretaris-directeur van de Stadsregio Amsterdam