



De Metropoolregio Amsterdam, horen Almere en Lelystad daarbij?

Verlag van de Cornelis Lely Lezing 2015

24 september 2015

Stadhuis gemeente Lelystad

Spreker van de lezing

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

Overige sprekers

- drs. Ch. Leeuwe, voorzitter van de Stichting Kennistransfercentrum Flevoland (KCF)
- A.L. Greiner, voorzitter bestuur Genootschap Flevo en oud-lid van het college van Gedeputeerde Staten
- L. Verbeek, Commissaris van de Koning in Flevoland (coreferent)

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.





De heer Leeuwe: Dames en heren, mevrouw de locoburgemeester, mijnheer de commissaris van de Koning, een speciaal welkom aan de heer Joustra, onze hoofdinleider van vanmiddag bij de 9^e Cornelis Lely Lezing. De heer Greiner heet ik uiteraard als inleider ook zeer van harte welkom, de heer Verbeek trouwens als coreferent. Ik heet ook welkom de heer Breemhaar, onze sponsor, directeur van de Stichting IVIO Karmac Groep. Er zouden nazaten van de familie Lely zijn. Die heb ik nog niet gezien. Die kan ik dan later nog welkom heten. Trouwens u allemaal zeer van harte welkom, dames en heren.

Het is deze keer in het stadhuis in de raadzaal. U weet, we hebben de afgelopen jaren altijd onze lezing kunnen houden in het provinciehuis. De provincie was heel graag bereid om de lezing ook deze keer te accommoderen, maar wegens andere bezettingen lukte dat niet. Ik ben dan ook het gemeentebestuur erkentelijk dat wij hier vanmiddag onze lezing mogen houden.

U begrijpt wel hoe leuk het is voor mij om nog weer een keer hier te staan. Het is inmiddels bijna tien jaar geleden dat ik het woord zo nu en dan tot een auditorium mocht richten, dus ik voel mij wel heel erg op mijn plaats. Het is alleen maar een klein momentje achter deze kathedraal staan en niet veel langer uiteraard.

De 9^e keer voor de Cornelis Lely Lezing, georganiseerd door het Kennistransfercentrum Flevoland en het Nieuw Land Erfgoedcentrum. We zijn er gelukkig elk jaar weer in geslaagd om goede inleiders te vinden en boeiende thema's te zoeken. Ik ga al die lezingen die wij de afgelopen tijd gehouden hebben niet allemaal herhalen, maar we hebben wel een lijn dat zo nu en dan een bestuurlijk onderwerp aan de orde komt. U weet het wel als u een trouwe bezoeker bent van de lezingen, dat we ooit de heer Veerman hadden die over de duurzame ontwikkeling en de klimaatontwikkeling sprak en met name toen de rol van de provincie, de rol van de regio in dat verband belichtte. In 2011 hadden wij de lezing met als titel 'Het huis van Thorbecke en de tand des tijds' door de heer Jacques Wallage. De oud-commissaris van de Koningin, de heer Jager, leidde dat destijds in. Hij merkte toen en passant op dat er in 1915 nog 1012 gemeenten waren, in 2011 418 en nu zijn het er 393. Hij zei toen in dat verband, en dat citaat lees ik u even voor: "Helaas is vermindering rond de grote steden niet het geval (de vermindering van het aantal gemeenten), dus blijft de problematiek van de grote stedelijke agglomeraties urgent." Dat is een prachtig bruggetje naar de lezing van vanmiddag, waar de heer Joustra ons gaat vertellen over de metropoolregio. U weet het, vorig jaar hadden wij ook een bestuurlijk onderwerp toen de heer Kim Putters, directeur van het Sociaal Planbureau, een lezing hield over de decentralisatie, democratie en participatie.

Vandaag dus deze lezing, met als rode draad, ik citeer even de burgemeester van Rotterdam, die vrij recent een lezing heeft gehouden, de H.J. Schoo lezing. Hij had het over de uitdaging van een nieuw tijdperk van de steden. Let op: van de steden. Hij zei in die lezing een paar kleine dingen: "Erken nu ook als ons land de metropolen en de metropolitane ontwikkeling van grote stedelijke regio's, geef ze weer budget, geef ze weer bevoegdheden." Hij zei in zijn lezing: "Het zou goed zijn een minister voor grote steden en metropoolregio's te hebben in het volgende kabinet." En zei Aboutaleb: "Nederland is in wezen toch een wat merkwaardige bestuurlijke piramide. Bovenin staat het Rijk. Het zou toch veel logischer zijn dat de lokale overheden bovenaan de piramide zouden staan." Hij doelde toen met name op stedelijke, grote verbanden. Aboutaleb zei in zijn rede, en dat zal de commissaris van de Koning aanspreken: "De provincie zie ik als cement. Zij verbindt en ondersteunt vanuit een provinciale visie al een aantal kerntaken. Meer dan tot nu toe kan de provincie partner zijn bij die mondiale, grootstedelijke

ontwikkeling." U zult daar vast op ingaan, mijnheer de commissaris.

Dames en heren. Heel fijn dat u er vanmiddag allemaal bent. We hebben een lezing met een uitdagende titel. De Metropoolregio Amsterdam, u kent dit fenomeen denk ik allemaal, maar de mooie vraag: horen Almere en Lelystad daarbij, of anders geformuleerd: Almere en Lelystad horen daarbij. Ik weet dat niet. Dat zal de heer Joustra ons duidelijk maken. Ik wens u een heel mooie, inspirerende middag toe.

Ik geef graag als eerste het woord aan de heer Greiner. U weet, we hebben een klein beetje de opbouw als volgt. De inleider die het thema als zodanig kort inleidt. Ik heb de heer Greiner gevraagd om het ook een beetje in het historisch perspectief te plaatsen. De heer Joustra zal daarna het referaat houden en de heer Verbeek, die de afgelopen jaren vaak de inleider was, was bereid om deze keer als coreferent op te treden. Ik geef het woord aan de heer Greiner.



De heer Greiner: Dank je wel, Chris. Zo'n 15 jaar geleden maakte men zich in de Randstad grote zorgen over het groene hart. Men was bang dat het groene hart volgebouwd zou worden. De Kamer van Koophandel Flevoland nam toen een initiatief. Het zei: je zou eigenlijk als je praat over uitbreiding van de Randstad, moeten denken aan het gebied Amsterdam, Amersfoort, Almere, Lelystad; en dat noemden we de Oostflank. We richtten zelfs samen met de Kamers van Koophandel Hilversum en Amersfoort de Oostflankfederatie op om aandacht te vragen voor deze invalshoek. Het was juist de tijd dat het aantal Kamers zou worden teruggebracht. De Kamer van Koophandel Amsterdam vond dit niet leuk. Die vond het niet leuk dat uitgerekend in deze fusietijd Flevoland ging vrijen met Amersfoort en Hilversum. De voorzitter van de Kamer, dat was ik toen, en de directeur kregen een uitnodiging om naar het imposante gebouw van de Kamer van Koophandel Amsterdam aan het IJ te komen, om tot de orde te worden geroepen. Wij kwamen in de kamer van de voorzitter, zegen neer in die

fauteuils, ik zie het nog voor me, en de voorzitter zei, om mij op mijn gemak te stellen: "Andries, wat doe jij in het dagelijks leven?" Ik was ingenomen met die vraag. Ik dacht dat het belangstelling was, dus ik vertelde over mijn bedrijf, over IVIO, Educatieve Uitgeverij en Opleidingsinstituut, maar ik zie aan zijn ogen dat het antwoord niet helemaal landt. Bij het volgende bezoek vroeg hij: "Andries, hoe is het met je drukkerij?" Ik leg uit dat ik geen drukkerij heb maar een uitgeverij en ik zie dat hij niet luistert. Dit herhaalde zich vier, vijf keer: Andries, hoe is het met je drukkerij. Op een gegeven moment dacht ik: ja, het maakt niet uit wat ik zeg, hij luistert toch niet. Dus ik ging rare antwoorden geven. Ik zeg: "Ja goed en ook met mijn bordeel." "Heb jij een bordeel?" zei hij. Ik had zijn aandacht gevangen. Ik zeg: "Nee, maar ook geen drukkerij." De voorzitter van de Amsterdamse Kamer was wel belangstellend maar niet geïnteresseerd. Eigenlijk vond ik het arrogante desinteresse, als ik eerlijk ben. Ik maak er een karikatuur van, een anekdote, maar dat was toch wel hoe wij in die tijd dachten dat Amsterdam naar Flevoland keek. Arrogantie.

Tien jaar geleden veranderde het stimuleringsbeleid van Economische Zaken. Men wilde niet langer achterstanden opheffen, maar men wilde kansrijke economische clusters extra stimuleren. Er werd een landkaart gemaakt en daarop werd aangegeven waar die clusters, zogenaamde pieken, zich zouden bevinden. Alle bestuurders in Nederland met Economie in de portefeuille bogen zich spoorlags over die kaart om te kijken: heb ik een piek?

Voor Noord- en Zuid-Holland was dat wel duidelijk, maar ook Groningen had een piek en Limburg had een piek. Flevoland had geen piek. Op zich ook niet zo verwonderlijk, want ja, onze economie was en is volop in ontwikkeling. Het was wel mogelijk om via samenwerkingen wat van de middelen die bij die nota Pieken in de Delta hoorde, naar ons gebied te laten vloeien. Maar, dacht ik eenvoudige gedeputeerde van de provincie Flevoland, hoe kom ik bij dat geld?

Wethouder Laetitia Griffith van Amsterdam werd belast met de opdracht een zogenaamde programmacommissie te maken. Dat was de commissie die subsidievoorstellen zou beoordelen en doorgeleiden naar het ministerie van Economische Zaken. En ik dacht zomaar: ik word niet gevraagd voor die commissie. Ik weet niet zo goed waarom, maar ik word niet gevraagd voor die commissie. Maar ik wil toch in de buurt van dat geld komen. Toen heb ik een ongebruikelijke weg bewandeld. Ik heb een sollicitatiebrief geschreven. Een echt ouderwetse sollicitatiebrief, met CV: Hiermee solliciteer ik naar de functie van enzovoort. Op de Stopera dachten ze toen die brief kwam: die man heeft het niet goed begrepen, zo is de procedure niet; we zullen hem snel uitnodigen. Dus, ik kwam op de Stopera. Laetitia was een tikje zenuwachtig, het was wat ongemakkelijk. Ja, ze ging mij toch afwijzen; dat zat erin. Maar dat veranderde toen ik uitlegde waar het mij om ging. Ik wilde gewoon dat Flevoland mee kon doen en dat Flevoland niet veroordeeld zou worden op de fase waarin het is, maar dat het beoordeeld zou worden op zijn toekomstkansen. Eigenlijk, zei ik, is Flevoland één grote 'playpiek'. Uiteindelijk lukte het om middelen naar Flevoland te laten toevloeien. We werden getolereerd, zou je kunnen zeggen. Van arrogantie naar tolerantie.

Op de Metropoolregio-Amsterdamconferentie in 2005, die plaatsvond 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. Overigens gebeurde in die bijeenkomst iets moois. Dit was mooi, maar er werd toen ook het Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (Plabeka) opgericht. Dat was heel belangrijk, want er waren veel te veel plannen voor de aanleg van bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Dan krijg je een heel interessant en praktisch proces van onderhandelen om te kijken welke plannen niet door zouden moeten gaan en bij elk niet doorgegaan plan hoort een rekening. Daar zijn we prachtig uitgekomen. Er is kennelijk een gedeeld belang nodig om een echte samenwerking van de grond te krijgen, om voor elkaar relevant te zijn. Het gaat om relevantie.

Het is zonneklaar, Chris zei het al, in de wereld bevinden zich enkele economische hotspots en Amsterdam is er daar één van. Elk van die hotspots heeft een grote stedelijke kern. Ontwikkelingsmaatschappij Flevoland noemt Flevoland in haar Engelstalige brochure ook 'The Easterwing of Greater Amsterdam'. Maar de vraag is: hoe gaat die kernstad om met haar satellieten. Is die stad bereid om het gedeelde belang te zoeken? De fasen van arrogantie en tolerantie zijn voorbij, dat is duidelijk, maar zijn Almere en Lelystad en ook de rest van Flevoland in de ogen van de hoofdstad relevant. De commissarissen van de Koning Remkes en Verbeek zijn eruit. Zij zeggen in Podium, het blad van de MRA, dat de metropoolsamenwerking op hoofdpunten staat als een huis. En ook dat de gunfactor er is. Remkes zegt: de gunfactor is echt onontbeerlijk om binnen een samenwerkingsverband tot goede resultaten te komen. En hij voegt eraan toe: anders dan in de Zuidvleugel is die in de MRA aanwezig. Misschien toch nog een tikje arrogant. Maar het is een bemoedigend geluid.

Ik had een heel merkwaardige associatie; om af te ronden. Ik trad eens op voor een gezelschap agrarische ondernemers. Het was een plezierige bijeenkomst. Er werden beleefde vragen gesteld. Aan het eind van de

bijeenkomst kreeg ik een mandje met streekproducten. Maar toen ik thuis kwam, bleken die streekproducten allemaal net over de datum te zijn. Ik dacht: wat betekent dit eigenlijk.

Een paar jaar later trad ik opnieuw op voor agrarische ondernemers. Een flinke groep, 80 man, en het was een roerige bijeenkomst. Er werden mij op ruwe toon allerlei indringende vragen gesteld en aan het eind kreeg ik een mandje met streekproducten. Maar ik was een beetje wantrouwig geworden, dus ik controleerde onmiddellijk ten overstaan van de zaal wat de houdbaarheidsdatum van de producten was. En ze bleken nog geruime tijd nuttigbaar. Ik was, althans het provinciebestuur was voor de agrariërs van irrelevant relevant geworden.

Ik spreek niet over de toekomst van de MRA tegen de achtergrond van de grote economische ontwikkelingen, de digitale datastroom en circulaire economie, deeleconomie, enzovoort. Een andere keer graag, maar nu wil ik graag horen: is Flevoland voor de bestuurders van de MRA werkelijk een relevante partner, een partner met een veelbelovende houdbaarheidsdatum. Inhoudelijk is dat natuurlijk allang het geval. Flevoland is ervoor gemaakt, maar is het dat ook gezien vanuit de bestuurlijke context, en dat is meer dan een gunfactor. Ik ga graag luisteren naar Anne Joustra.

De heer Leeuwe: Hartelijk dank heer Greiner voor uw inleidende opmerkingen en ook de laatste uitdagende vragen die u terecht richting de hoofdreferent stelt.

Ik heet nog welkom, omdat ik hem zag binnenkomen, de heer Jan Lely, nazaat van de familie Lely. Zeer van harte welkom. Ik zag net ook nog een paar mensen uit de richting van Almere komen die opgehouden waren met de trein, begreep ik zopas uit het tussenbericht. Fijn dat u er alsnog bent en van harte welkom. Dan geef ik nu heel graag het woord aan de heer Joustra.



De heer Joustra: Mijnheer de voorzitter. Ik wil het inderdaad vandaag met u vooral hebben over de Metropoolregio Amsterdam (MRA), of het economisch belang ervan en vooral ook over de noodzaak om de krachten te bundelen binnen die MRA. Natuurlijk zal ik het ook hebben over het tweede deel van de vraag, die overigens door de wedstrijdleiding later is toegevoegd en waarvan ik moet zeggen dat ik dat vooral bekijk vanuit het Amsterdamse perspectief. Dat werd zojuist door de heer Greiner ook al gezegd: wat vindt Amsterdam nu eigenlijk van Almere en Lelystad. Daar heb ik wel een beeld van omdat ik inmiddels heel wat jaartjes heb gewerkt voor de Stadsregio Amsterdam. En als iemand iets van Almere en Flevoland en Lelystad vindt, dan is dat de Stadsregio Amsterdam; en dat is de stad Amsterdam zelf ook. Het is op zich lastig, omdat vanuit Amsterdam bekeken Almere een eind weg ligt, aan de andere kant van het water. Daarachter ergens vermoeden we dat Flevoland ligt en daar ergens middenin

ligt Lelystad. Dat is het beeld vanuit Amsterdam. Dan stel je vooral vragen aan die twee steden als: wat hebben jullie dan te bieden aan de MRA, en: wil je er wel bij horen en: gedraag je je er ook een beetje naar. Dat is een heel ander perspectief dan wanneer je kijkt vanuit hier, vanuit Lelystad naar de MRA. Ik moest daar vanmiddag aan denken toen ik hier het station uit kwam en op een heel hoge zuil hem al zag staan: Cornelis Lely himself. Een 30 meter hoge zuil met een schitterend uitzicht over de stad die naar hem genoemd is. Ik denk dat hij vanaf dat punt in de verte Almere moet kunnen zien liggen. Misschien dat hij daarachter, aan de andere kant van het water, Amsterdam vermoedt. Dat is dus een heel ander perspectief. Ik bedacht mij ook: het zou wel aardig zijn

om Cornelis Lely als het ware hier te vragen: wat vind jij dan van die vraagstelling van vandaag. Hij heeft er lang genoeg over kunnen nadenken. U moet zich voorstellen dat Nederland er in zijn tijd wel even anders uitzag dan nu. Een grote leegte in het midden en daaromheen in een soort halve donut een open landschap met losse steden erin. Je vraagt je af, als je dat ziet: heb je dan de fantasie om daar een groot nieuw land in te creëren, in dat midden van Nederland, en heb je dan ook een beeld van de wisselwerking die gaat plaatsvinden tussen dat nieuwe land en het oude land. Ik denk dat Cornelis Lely dat idee had, want in de tijd dat hij lid was van het parlement, 1906, dus al weer honderd jaar geleden, vroeg hij aan de regering om te komen met een plan voor een landelijk netwerk van autosnelwegen. Letterlijk zei hij: "Een netwerk waardoor de provinciale hoofdsteden onderling zodanig verbonden worden, dat men elk dier steden met snelheden van 60 tot 80 en wellicht meer kilometer kan bereiken." U moet zich voorstellen, dat is in een tijd dat er maar een handjevol auto's in Nederland rondreed. Ze gingen niet harder dan een fiets, ze maakten lawaai, de paarden werden er onrustig van, alle gemeenten hadden er grote problemen mee en toch vroeg hij om een netwerk tussen de steden waar je 60 tot 80 of nog meer kilometer per uur kon rijden. Dan moet je wel fantasie hebben.

Dat autonetwerk is er ook gekomen. Dat is pas later, vanaf de dertiger jaren aangelegd. De steden in ons land zijn er onherkenbaar door veranderd. Van losse bastions in een open landschap zijn ze uitgesmeerd over een groter gebied. Op dat autonetwerk rijden we nog steeds 60 tot 80 kilometer per uur of wellicht meer als er geen files zijn. In dat opzicht is er niets veranderd, maar die steden zijn wel veranderd. Dat is iets wat je in de hele wereld ziet. Je ziet overal in de wereld dat de steden een aanzuigende werking hebben, dat ze een conglomeraat van steden zijn, netwerksteden, en dat ze ongelooflijk kunnen uitgroeien; zelfs tot metropolen. De grote metropolen, dan hebben we het over Londen, Parijs, New York, Sjanghai, Tokio, daar gaat het om 20, 30 en soms wel 40 miljoen inwoners. Het zijn die metropolen die de internationale concurrentiepositie bepalen. Het zijn die metropolen die met elkaar concurreren en dat zijn niet de landen. In dat geweld begrijp ik wel dat de MRA maar een kleintje is. Amsterdam heeft wel een grote mond, maar het is 800.000 inwoners, en de regio Amsterdam is iets meer dan 2 miljoen inwoners. Dat is wel wat anders dan 20 of 30 of 40. Toch hebben wij de brutaliteit om het een metropoolregio te noemen. Dat heeft weinig te maken met de omvang, maar heeft te maken met een aantal kwaliteiten.

Ik wil even het plaatje laten zien van de regio. Dit is uit de Ontwikkelingsvisie 2007 en dan zie je dat het een conglomeraat van steden is, ongeveer 80 x 80 kilometer, dus alles is binnen dat uur van Lely bereikbaar. Van IJmuiden tot en met Lelystad en van Purmerend tot en met Haarlemmermeer. Plastisch gezegd een op zijn kant liggend ei met Amsterdam in het midden. We moeten het hier dus niet hebben van de omvang. Waarom noemen we het toch een metropoolregio? Omdat er een werkelijk unieke combinatie is van kwaliteiten in deze regio die samen het niveau en de kwaliteit van een metropoolregio hebben. We hebben een heel belangrijke luchthaven, de vierde van Europa. Een geweldige rol in een groot netwerk. We hebben een zeehaven die op Europees niveau mee kan draaien. We hebben een internationale veiling, een van de grootste ter wereld, een ict-hub, zo'n internetcentrum, twee universiteiten, heel veel hoge scholen, een prachtig landschap, een kosmopolitisch klimaat, iedereen spreekt Engels in ons land, hoog onderwijsniveau. Als je dat allemaal bij elkaar optelt, dan vind je dat niet in veel stedelijke regio's in de wereld. Het is dus die combinatie die van belang is, het stedelijk systeem dat de MRA vormt, wat ons metropoolregio maakt maar tegelijkertijd, en dat is ook het thema wat mij betreft van de lezing, een bundeling van krachten, een afgestemde actie, samenwerking. We moeten het van die combinatie van kwaliteiten hebben.

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, 22, 25 staan. Dus vanwege al die kwaliteiten gaat het hier goed. Succes trekt ook aan, want ondanks de crisis is dit bepaald geen krimpregio. 17.000 mensen per jaar zijn er de afgelopen vijf jaar iedere keer weer bijgekomen. Amsterdam heeft internationaal ook best een positieve klank. Dat blijkt uit al die handelsmissies die bedrijven en overheden onder leiding van Eberhard van der Laan elk jaar opnieuw doen naar India en China; de naam Amsterdam komt heel erg goed aan. We merken dat ook in eigen gebied. Ik weet nog dat op een gegeven moment de naam van het Muiderslot werd gewijzigd in Amsterdam Castle en dat het aantal bezoekers verdrievoudigde. Dat kun je dus ook met Zandvoort doen als Amsterdam Beach, dat kun je doen met het Cruquius gemaal in Haarlemmermeer als Amsterdam Steam Engine en je kunt dat doen hier in Lelystad met Amsterdam-Lelystad Airport. Als er maar Amsterdam in zit en als het maar Engels is, dan werkt het altijd goed.

We hebben dus een goede positie, maar het is niet onbedreigd. Het komt ons niet aanwaaien. Het gaat niet vanzelf. U hebt waarschijnlijk van de week nog gehoord hoe ingewikkeld de positie van Schiphol is. Natuurlijk, de besluiten over de toekomst van de homecarrier, KLM, worden niet genomen in Amsterdam maar in Parijs. Istanbul, Dubai, groeien ontzettend snel en nemen hun plek in in het netwerk. In Amsterdam moet je het hebben van je plek 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, erg georiënteerd op de import van steenkool en hout. Veel concurrentie van Antwerpen, Bremen en Hamburg. Dat geldt ook voor de bloemenvailing die steeds meer gebypast wordt door allerlei producenten van sierteeltgewassen die via internet hun consumenten ook weten te vinden, zonder de veiling. Dat zijn wel de drie drijvende economische krachten van de MRA. Het is dus niet onbedreigd en de grootste bedreiging voor onszelf is zelfgenoegzaamheid. Dat we denken dat het vanzelf goed gaat en dat we die krachten niet hoeven te bundelen of dat we in vrijblijvende samenwerking kunnen blijven hangen. Dat lukt niet en dat is ook niet goed voor de regio.

Belangrijk voor hoe het loopt met de toekomst van de Metropoolregio is altijd: hoe gaat het met Amsterdam, dat is nu één keer het centrum, en hoe gaat het met de wisselwerking tussen Amsterdam en zijn omgeving. Dat is vanaf het ontstaan van Amsterdam zo geweest. Toen op een gegeven moment een paar boeren aan de Amstel, in Ouderamstel, besloten om stroomopwaarts die dam neer te leggen, is daar een overslagpunt en vervolgens een stad ontstaan 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. We weten misschien nog wel van de Gouden Eeuw dat de Amsterdamse kooplieden geld teveel hadden. Zij gingen al die meren ten noorden van de stad droogleggen. De Purmer, de Wormer, de Schermer. Ze bouwden hun luxe zomerverblijven aan de zuidkant van de stad, langs de Vecht. Het Amsterdam-Noordzeekanaal is gegraven voor de Amsterdamse zeehavenfunctie. De Haarlemmermeer is ooit drooggelegd omdat het een bedreiging vormde voor Amsterdam. Dat is de enige reden. Niet voor landbouwgrond, voor niets dan alleen daarvoor. Datzelfde Haarlemmermeer waar nu de Amsterdamse luchthaven ligt. De waterleidingduinen van Zandvoort vormen op het ogenblik de drinkwatervoorziening van Amsterdam, zodat in de Amsterdamse gemeenteraad beslist moet worden over de toekomst van het damhert daar. Het Naardermeer, ooit bedoeld als vuilstortplaats van Amsterdam, is een mooi natuurgebied geworden. Zelfs de industrie in Zaanstad is ontstaan doordat in Amsterdam de gilden allerlei vernieuwingen tegenhielden. Zo zie je dat in feite alle eeuwen Amsterdam gedomineerd heeft in een grotere omgeving. Dat geldt natuurlijk ook voor Almere en voor Lelystad, die in eerste instantie bedacht waren voor de overloop van de bevolking vanuit Amsterdam. Allemaal ten dienste van de stad.

Toch is die verhouding de laatste decennia fundamenteel veranderd. Door de aanleg van het autonetwerk van Lely kwam er vanaf de zestiger jaren die enorme suburbanisatie op gang. De mensen in Amsterdam werkend gingen in de regio wonen, maar bleven wel Amsterdam gebruiken voor hun werk en hun voorzieningen. De stad is in een gigantisch tempo leeggelopen. Van 1960 tot 1980 verloor Amsterdam een kwart van haar bevolking. Van 800.000 ging ze terug naar 600.000. Een geweldige leegloop, een verloedering van de stad en een ongelooflijk negatief imago. Het was voor het eerst een ontwikkeling in het nadeel van de stad, ten koste van de stad. U weet waarschijnlijk dat in al die ruimtelijke ordeningsnota's is geprobeerd om die uittocht uit de stad, wat dan ook nog overloop heette alsof het een pan was die overkookte, te bundelen en te geleiden in de regio. Dat was begonnen, Andries Greiner noemde het net al, met overloop naar buiten toe. Niet het groene hart in maar een uitstraling naar buiten. Daar hebben we de groeikernen aan te danken, zoals Alkmaar en Purmerend en Hoorn, maar ook Lelystad. Lelystad was natuurlijk wel bedacht als hoofdplaats van een provincie, maar kreeg al heel snel ook de functie van overloopkern voor Amsterdam. Later is gekozen voor bebouwing dicht bij de stad, vlakbij de werkgelegenheidsconcentraties. Daar hebben we in feite Almere aan te danken, dicht bij de stad, en ook de groeikernopdracht voor de gemeente Haarlemmermeer. Ik had daar zelf als net afgestudeerd planoloog aan de VU in 1978 mijn allereerste baan aan te danken. Ze hadden een planoloog nodig. Er moesten 15.000 woningen gebouwd worden voor Amsterdam en voor Haarlem. Ik kon daar dus leuk aan de slag in Haarlemmermeer.

Op die manier was de regio voor de opvang opnieuw dienstbaar aan Amsterdam, maar ook afhankelijk van processen binnen Amsterdam. Het ging aanvankelijk heel erg goed, de Amsterdammers kwamen, er werd flink gebouwd in Almere en in Lelystad, maar op een gegeven moment ging de stad weer zelf bouwen. Het was het idee van de compacte stad. We moeten renoveren, we moeten in de stad bouwen. U weet waarschijnlijk dat er na de Nieuwmarktellen een heel andere houding in de stad was ontstaan: we moeten weer investeren. Wethouder Jan Schaefer heeft daar heel veel aan gedaan en al zijn opvolgers ook. De situatie die we nu aantreffen, is dat er geen echte sprake meer is van overloop uit Amsterdam, dat de bevolking weer blijft zitten. De stad is weer aantrekkelijk, ook voor de hogeropgeleiden, ook voor de gezinnen. Ze kiezen voor de stedelijke ambiance van Amsterdam in verband met werk, in verband met carrière, onderwijs, cultuur, ontmoeting. Het inwonertal van Amsterdam is weer heel hard groeiende. Op het ogenblik groeit Amsterdam met zo'n 10.000 à 15.000 mensen per jaar. De stad was in 2012 al weer terug op het oorspronkelijke aantal van 800.000 en groeit nu hard door richting de 900.000 en misschien wel meer. Er kan zelfs weer op z'n Amsterdams geklaagd worden over de drukte in de binnenstad en over de huizenprijzen die omhoog schieten. Dat klopt ook, want de huizenprijzen in Amsterdam gaan harder dan waar dan ook in Nederland. Het is de laatste paar maanden iets van 8%, terwijl in Nederland de woningmarkt nog maar net aan het herstellen is. Dan heb je het over 1 of 2%. De stad is een magneet geworden. Het is een spons. Er wordt zelfs gesproken over de derde gouden eeuw voor Amsterdam; na die van de 17^e en de 19^e eeuw. Het is de ultieme triumph of the city zoals beschreven is in het boek van de Harvardprofessor Edward Glaeser.

Die populariteit, dat de stad weer 'in' is, heeft een keerzijde. Die keerzijde is te vinden in de groeikernen; in Almere en in Lelystad. Het begon in Lelystad heel erg goed, en ik zeg dat allemaal vanuit het Amsterdamse perspectief. Het was een soort optimistisch begin van een prachtig ontwerp, een ruim opgezette stad. Cornelis van Eesteren heeft toen een heel mooi ontwerp gemaakt. Een stad geschikt voor 100.000 inwoners, centraal in een ring van polders, aan het water, op forensafstand van Amsterdam en aan de westkant zou dat hele mooie kassen- en bedrijventerrein verrijzen. Het Rijk zou zorgen voor snelle verbindingen met Amsterdam via de trein en de auto.

De latere toevoeging van Almere werd in Lelystad niet echt gezien als probleem, omdat er in feite met Almere een heel mooie stepping stone zou komen tussen de Randstad en Lelystad. De stad zou via Almere als het ware dichterbij Lelystad komen te liggen. Maar goed, het is allemaal niet zo gelopen. De huizen werden wel gebouwd, we kennen allemaal de filmpjes van het Amsterdamse gezin dat de eerste sleutel kreeg in 1967, maar de voorzieningen kwamen er onvoldoende. De werkgelegenheid kwam niet. Daardoor werd Lelystad geen stad maar een uitvergroete woonwijk op afstand. Dat kreeg al heel gauw het imago van een saaie, monotone slaapstad. Overigens niet altijd bij de bewoners zelf, want die woonden daar heel prettig, heel fijn, maar in de beeldvorming kwam dat steeds meer naar voren. Het idee was in ieder geval bij de rijksoverheid en ook in Amsterdam: hier moet iets gebeuren, het roer moet om. Dat gebeurde ook, maar niet in het voordeel van Lelystad. De overloop werd omgebogen naar locaties dichterbij Amsterdam. En daar sta je dan als Lelystad. Het is allemaal voorbereid, geregeld, je hebt een goede structuur gemaakt, de gang zit er goed in en dan hoeft het ineens niet meer. Erger nog, 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, was het na heel veel discussie met een kuipmodel om het park heen een doodlopende lijn. Lelystad werd eindstation en Almere was nu niet bepaald een stepping stone die als het ware de Randstad dichterbij trok, maar wat planologen dan noemen een 'intervening opportunity', dus een mogelijkheid tussen Lelystad en Amsterdam en daar gaan de mensen wonen. Lelystad bleef achter en verdween, vanuit mijn Amsterdams perspectief in ieder geval, achter de horizon.

Tot op zeker hoogte, zou je kunnen zeggen, is Almere iets vergelijkbaars overkomen; veel minder heftig. 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. Meerkernige structuur, een stadshart aan het water, ruime opzet en jarenlang een ontzettend grote overloop vanuit Amsterdam. Er zijn tijden geweest dat Almere wel 3.000 woningen per jaar bouwde. Maar goed, uiteindelijk is die overloop vanuit Amsterdam compleet tot stilstand gekomen. Ook hier is een interventie opportunity ontstaan in de vorm van IJburg. Op dit moment is er in Almere nog nauwelijks sprake van groei. Er is zelfs een vertrekoverschot, dus er vertrekken meer mensen dan zich er vestigen. Het beetje groei wat er nog is, komt vanuit de eigen bevolking. Dat leidt tot de situatie, zoals ik dat tenminste vanuit Amsterdam zie, van eerst snelle groei en daarna stagnatie. Die snelle groei bestond vooral uit gezinnen die de verpauperde wijken van Amsterdam ontvluchtten. Dat leidt er wel toe dat er een soort oververtegenwoordiging in beide steden is van de lagere middengroepen. Juist bij die groepen staat de werkgelegenheid onder druk. Dat blijkt ook uit de cijfers. De werkloosheid is in beide gemeenten de afgelopen vijf jaar harder gestegen dan waar dan ook in de metropoolregio. Het is van 6% naar 13% gegaan en voor de lagere inkomensgroepen is het zelfs 17%. Dat komt niet alleen door de crisis. Overal in ons land vallen ondersteunende en administratieve functies weg. Banken, winkels, postkantoren, reisbureaus, ze verdwijnen allemaal uit het straatbeeld. Het CPB (Centraal Planbureau) ziet zelfs een baanpolarisatie ontstaan in ons land, waarbij dus de werkgelegenheid voor de middengroepen aan het verdwijnen is en die zijn juist in Almere en Lelystad oververtegenwoordigd. Daar komt nog bij dat de vermogenspositie van deze mensen ook onder druk staat. De woningen zijn toch minder gewild. De prijzen dalen, terwijl de hypotheekschuld blijft staan. Dat leidt ertoe dat ongeveer een kwart van alle huizen in Almere en Lelystad onder water staat, dat dus op papier die huishoudens in een schuldsituatie verkeren. Dat is vooral voor de lagere inkomensgroep slecht, omdat het grootste gedeelte van hun vermogen nu eenmaal in die woning zit.

Om het nog erger te maken, en dan houd ik erover op, die snelle groei en daarna stagnatie zou ertoe kunnen leiden, dat hele woonwijken en hun bevolking gevangen blijven zitten in een bepaald tijdsbeeld en tegelijkertijd verouderen. Dan heb je een structureel probleem. Dan zijn groeikernen minder interessant geworden en is de vraag voor de metropoolregio: wat hebben wij nog aan Almere en Lelystad. Ik merk het ook in de verhoudingen. Als je een paar jaar geleden nog veel discussie had over de dubbelstad Amsterdam-Almere - een stad van 1 miljoen inwoners met een metroverbinding ertussen, dat zou dan de kern worden van de MRA - dan hoor ik binnen Amsterdam helemaal niemand daar meer over. Er wordt heel erg gekeken naar Schiphol en naar het havengebied en veel minder naar het oosten. Voor je het weet is die metropoolregio geen op zijn kant liggend ei maar een rechtopstaand ei en dan doen Almere en Lelystad niet meer mee.

Gelukkig is het nog niet zo ver. Ik probeer dat beeld vanuit de Amsterdamse optiek expres wat somber te schetsen, omdat het wel een realiteit is waarvoor we moeten oppassen. Ik denk dat het een slechte zaak zou zijn voor de MRA als wat ik net vertelde allemaal waar zou worden. De metropoolregio kan niet zonder Almere en Lelystad. Ze hebben ze echt keihard nodig. Al was het alleen maar vanwege die enorme woningbehoefte. De aanzuigende kracht van deze stedelijke agglomeratie, zoals je dat elders in de wereld ook ziet, gaat nog decennia door. Er zijn de komende decennia 200.000 misschien zelfs 300.000 nieuwe woningen nodig en als we de vluchtelingenproblematiek van recent in ogenschouw nemen, misschien nog wel meer. Op het oude land kun je die niet bouwen. Er zijn allerlei belemmeringen: bijzondere landschappen, geluidhinder van Schiphol, en de stad kan ook niet eindeloos als spons functioneren. Dus we hebben de bijzondere woonmilieus die Almere en Lelystad te bieden hebben, keihard nodig voor de MRA. Het moet echt niet gaan om alleen maar woningen, het moet gaan om complete stedelijke milieus met voorzieningen en alles erbij, maar dan op z'n Lelystads, op z'n Almeers. Dat betekent dat je kwaliteiten kunt toevoegen. Het moet ook niet zo zijn dat al die mensen voor wie Amsterdam nu door de prijzenstijging onbetaalbaar geworden is, zich allemaal melden in de groeikernen, want dan krijgen we een sociale tweedeling in de regio, dan krijgen we wat je in de stad wel ziet met achterstandswijken. We moeten niet een situatie hebben van achterstandsgemeenten.

Dat hoeft allemaal niet te gebeuren. De metropoolregio heeft beide steden ontzettend hard nodig. Ik denk dat als je goed kijkt naar hoe het zich ontwikkelt op het ogenblik, er ongelooflijk veel spirit en positiviteit en kracht zit in zowel Lelystad als Almere. In Lelystad is dat wel heel duidelijk begonnen met de aanleg van de Hanzelijn. Voor het eerst was er geen sprake van een eindpunt maar van een doorgaande lijn. Je ziet dat bijvoorbeeld de regio Zwolle het heel goed doet en dat de positie van Lelystad in het hele netwerk echt aan het veranderen is. De spoor- en de wegverbindingen met de Randstad zijn aanmerkelijk verbeterd. We zagen het van de week op tv, de A6-A9 wordt aangelegd, er is een project OV-SAAL waarin de frequentie en het spoor enorm verbeterd is en er is besloten, en dat is denk ik een heel belangrijk besluit, om een heel belangrijke luchthavenfunctie vanuit Schiphol toch aan te leggen op Lelystad. Als u nu op dat vliegveld gaat kijken, dan ziet u de Boeing 747 al geparkeerd staan, dus Lelystad is er helemaal klaar voor. Dat wordt echt een heel belangrijke luchthavenfunctie en dat zal een enorme spin off geven aan Lelystad zelf. Het aardige is ook dat die wildernis aan de westkant van de stad inmiddels herontdekt is als de Nieuwe Wildernis van Nederland, eigenlijk van Europa. Gisteravond zag ik op het Journaal nog weer dat de Markerwadden aangelegd worden; allerlei prachtige eilanden in de Markerwaard. Dat betekent dat die hele positie van Lelystad ingrijpend aan het veranderen is. Als je echt wat wilt beleven, dan moet je hier naar Walibi gaan of naar Bataviastad, of naar Aviodrome, of een Dance-event, want dat kan allemaal in Lelystad. Dus ik denk dat het niet alleen nodig is voor de metropoolregio, maar dat de stad ongelooflijk veel te bieden heeft.

Dat geldt in feite ook voor Almere, want daar worden die verbindingen natuurlijk ook verbeterd. Almere ligt dichterbij 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 is een prachtig stadshart en je vindt er echt kwaliteiten die je nergens anders in de metropoolregio kunt vinden en die nodig zijn voor die metropoolregio. Er is met Rijk, regio en Almere afgesproken om een wat geleidelijker, evenwichtiger groeitempo te maken, maar het eindbeeld inclusief Pampus, inclusief de metroverbinding naar Amsterdam ligt er nog steeds. Het is dan misschien geen schaa sprong, maar wel een heel goede schaalontwikkeling. Organische groei die denk ik bijna symbolisch wordt geïllustreerd met de komst in 2022 van de Floriade in Almere. Zo levert elk deel van de metropoolregio, óók Almere en Lelystad, een belangrijke bijdrage aan die combinatie van kwaliteiten die we nodig hebben, omdat we het niet van de omvang moeten hebben in de metropoolregio. Maar dan moeten we die krachten wel bundelen, dan moeten we samen optrekken. Dan gaat het helemaal niet zozeer om gunnen, maar gaat het er vooral om dat Amsterdam en de Amsterdamse regio, Almere en Lelystad en de kwaliteiten die daar zijn en de investeringen die al gedaan zijn, keihard nodig heeft. Uit lijfsbehoud is het.

Als ik het heb over de samenwerking dan kom ik op het tweede deel van mijn verhaal. Dat gaat over de bestuurlijke samenwerking binnen de MRA. Dat is een kwestie van lange adem geweest de afgelopen decennia. Er moest natuurlijk vertrouwen worden opgebouwd en het moest ook ergens over gaan. Vanaf het moment, zestiger/zeventiger jaren, dat die netwerkstad is ontstaan, gingen bewoners voor recreëren, wonen en werken de hele regio gebruiken en moesten lokale bestuurders elkaar opzoeken. Niemand kon meer in zijn eentje slagvaardig zitten zijn achter zijn bureau. Je alleen met lokale zaken bezig houden hielp niet, want die werden beïnvloed door de regio. We zijn heel veel contacten heel aarzelend begonnen en het ging niet altijd even goed. Vooral niet als er sprake was van een enorme ongelijkheid tussen de gemeenten. Ik heb dat zelf mogen ervaren, want een van mijn eerste klussen in Haarlemmermeer was om een gesprek te organiseren tussen mijn wethouder en die van Amsterdam. Daar was toen bijna geen beginnen aan. Om Amsterdam binnen te komen, was überhaupt al hartstikke moeilijk. Gigantische ambtelijke diensten met pauselijke directeuren. Laat staan dat je bij een wethouder kunt komen. Toen die twee wethouders elkaar uiteindelijk spraken, bleek dat ze een volkomen verschillende taal spraken. Ze hadden van elkaar niet goed door waar het over ging, omdat ze een andere taal spraken. Dat gebeurde wel vaker. Eén voor één werden de gemeenten in het Amsterdamse stadhuis geknipt en geschoren en onvast ter been en met een handvol sigaren uit eigen doos verlieten ze het gemeentehuis. Dat was voor die gemeenten dus geen pret, maar in feite was dit voor Amsterdam natuurlijk ook helemaal niks. 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. Dat was een probleem in de regio. Daar liep het vast, daar lagen de oorzaken en daar lagen ook de oplossingen. Dus er moest worden samengewerkt. Eén voor één werkte niet vanwege die ongelijke verhoudingen, dus is er een platform opgericht in de zeventiger jaren. Heel informeel, heel voorzichtig, vooral halen en zo min mogelijk brengen. Dat heette het Informeel Agglomeratieoverleg Amsterdam, het IAO. Dat is verder verstevigd, geleidelijk, kleine stapjes, inhoud werd er gemaakt. Begin tachtiger jaren trad Almere toe. Er is zelfs een soort toekomstvisie gemaakt in 1985 voor 30 jaar. De allereerste toekomstvisie ooit voor de regio Amsterdam. Daar hebben we met Almere, met Amsterdam, en ik vanuit Haarlemmermeer aan gewerkt. Die liep dus tot het jaar 2015. Voor ons was dat een onvoorstelbaar ver moment, waar je natuurlijk nooit uitkomt. 30 jaar is echt heel ver. 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. Dus er is rustig aan samengewerkt op basis van vertrouwen en kracht. We konden zelfs de discussie met het Rijk aan over de Vinexlocaties. We hebben de noord-zuidlijn kunnen binnenhalen; dat liep heel goed.

Het was dus hoog tijd voor een ingreep vanuit de rijksoverheid, want het Rijk vond die samenwerking in de stedelijke regio's maar helemaal niets. Dat was veel te vrijblijvend. Er moest een krachtig en eenduidig bestuur komen en dat moest een stadsprovincie zijn. Zodra die ingreep bekend werd, stortte de samenwerking onmiddellijk in. Hij was natuurlijk pril en broos. Vervolgens ging het alleen nog maar over positie en macht. De provincies zaten er een beetje verward bij al zeg ik het zelf, maar dat was mijn ervaring. Noord-Holland zag zichzelf natuurlijk in tweeën gedeeld. Het Noord-Hollands Filharmonisch Orkest vroeg zich af hoe twee orkesten zouden klinken, het Noord-Hollands archief was bezig om de boedel te verdelen. In feite was het voor Flevoland ook een probleem, want die was net opgericht in die tijd en de meest interessante en de meest 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 de gemeenten was het een situatie waarin u zich misschien kunt voorstellen hoe gezellig het was in die tijd.

Voor Almere was het het sein om zo snel mogelijk te zorgen dat ze een goed heenkomen zochten. De gemeente stapte uit het ROA om daarmee ook uit de stadsprovincie te blijven. Almere had geen enkel probleem met het ROA, die samenwerking ging goed, maar ze hadden wel een probleem met de stadsprovincie. Het idee was dat er een verevening van grondbedrijven kon plaatsvinden en ja, dan zie je natuurlijk als Almere de bui al hangen. Je hebt je grond goedkoop gekregen van Domeinen, je kunt marktconform bouwen, dus daar zit wat tussen. Dat had Almere overigens keihard nodig voor alle voorzieningen. Waar de bijzondere voorzieningen er bij andere groeikernen waren, moesten zij dat zelf doen. Het tekort bij IJburg, nota bene de concurrent, was 300 miljoen gulden en dat zou dus bij Almere vandaan komen. Dus 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. Je snapt natuurlijk dat dit voor een gemeente in de groei, waar zo veel gebeurt, ontzettend moeilijk is. Een heel bittere pil. Helaas heeft dat de verhoudingen tot op de dag van vandaag tussen Stadsregio en Almere beïnvloed.

Die stadsprovincie is in 1995 geklapt en iedereen was hartstikke opgelucht, maar de verhoudingen waren wel grondig verstoord. Er is toen twee jaar lang een serie gesprekken gevoerd in de ambtswoning van de burgemeester van Amsterdam, onder zijn leiding. Er is toen gezegd: linksom of rechtsom, we vertrouwen elkaar niet meer, maar we zullen toch verder moeten, want de opgaven zijn te groot, we moeten het samen doen. Besloten werd toen om met het ROA door te gaan, want die had inmiddels ook heel veel rijksmiddelen te verdelen, dus zonde om weg te gooien. Almere bleef daarbuiten. Het ROA ging dus door zonder Almere. Om begrijpelijke redenen natuurlijk, maar ook omdat Almere inmiddels groeikern was en dus vooraan aan tafel zat bij het Rijk. En waarom zou je ingewikkeld doen met zestien gemeenten als je direct met het Rijk kunt onderhandelen over het grote geld. Het ROA ging door en het Noordvleugeloverleg werd opgericht. Dat was een apart overleg waar ook de provincies aan deelnamen. Daar deed Almere ook aan mee. Lelystad niet. Lelystad bleef nog steeds buiten beeld. Dat Noordvleugeloverleg is op dezelfde manier als het IAO heel erg rustig begonnen, heel informeel. Het is inmiddels uitgegroeid tot de MRA, maar het is heel rustig begonnen. We hebben een serie conferenties georganiseerd in het Muiderslot. Onder het genot van een goed glas wijn en de zachte klanken van een harpiste werd daar over ambities gesproken, over

samenwerkingsvormen. Ik weet nog dat de toenmalige gedeputeerde van Noord-Holland, Frans Tielrooij, de start van de Noordvleugel vergeleek met de eerste reis van Columbus. Hij zegt: we weten absoluut niet waar we naartoe gaan, we weten niet of we goud vinden of dat we van de wereld af vallen, maar we gaan er wel voor. Ik vond dat wel een mooi beeld, want uiteindelijk is dat Noordvleugeloverleg doorgegroeid naar de MRA en uiteindelijk is ook Lelystad daar toegetreden.

U ziet dat beeld daar. Dat was de Ontwikkelingsvisie 2040 die in 2007 gemaakt is. Daar ziet u dat Lelystad nog een soort wingewest is, een soort uitstulping. Die hoorde er toen niet bij, die deed niet mee. Uiteindelijk, Andries Greiner heeft het al gezegd, is er een suggestie geweest: zou Lelystad nu niet mee moeten doen. Ik weet nog dat de stad toen onder leiding van de nieuwe burgemeester heeft nagedacht over de toekomst van Lelystad: moet dat een scharnier zijn tussen de Randstad en de rest van Nederland, of is het een onderdeel van de Randstad. Toen is gekozen voor onderdeel van de Randstad en is Lelystad toegetreden tot de MRA. Met die nieuwe Hanzelijn is die scharnierfunctie ook bereikt, dus nu heeft Lelystad allebei.

Het ging dus weer heel erg goed met de samenwerking de afgelopen tien jaar in de regio Amsterdam. Het is een stadsregio met veel geld en een stevige samenwerkingsstructuur en er is een metropoolregio. Die twee groeien steeds meer naar elkaar toe. Je kunt erop wachten dat het samenvoegt. Er worden ook heel veel resultaten geboekt. Er zijn voor miljarden euro's aan infraprojecten hier naartoe gehaald door die hele goede samenwerking binnen deze regio.

Dus werd het weer tijd voor een nieuwe ingreep vanuit de rijksoverheid. Die is er ook gekomen. Vijf jaar geleden trad het kabinet Rutte I aan en die besloot 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 visie van de provincies Flevoland, Utrecht en Noord-Holland in één sterke superprovincie. Dus dit keer geen stadsprovincie maar een superprovincie om die vrijblijvende samenwerking in die metropoolregio te beëindigen. 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. Ik vond dat niet bepaald handig. Opnieuw verwarring bij de provincies, want die waren het onderling totaal niet eens over de superprovincie. Pogingen om gemeenten in hun standpunt te krijgen, lukten niet omdat die totaal niet geïnteresseerd waren. 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. U kunt zich dat voorstellen. Als gemeenten succesvol samenwerken, voelt dat toch een beetje als concurrentie, kennelijk. In de praktijk heeft dat overigens de relatie tussen de provincie Noord-Holland en de stadsregio niet in de weg gestaan, want op inhoud vinden we elkaar altijd. Maar als het Rijk de afschaffing van die stadsregio zo op een dienblaadje aanbiedt, dan zul je als Noord-Holland natuurlijk niet nee zeggen. Ik moet zeggen, omdat ik beide heb meegemaakt: de situatie was echt ongelooflijk anders dan twintig jaar geleden. Het was veel minder heftig, we konden veel meer die ondermijning van de structurele krachten in onze regio hebben, omdat we elkaar wisten te vinden en omdat er een structuur was van samenwerking.

Er is toch gedoe geweest en dat was rondom die vervoerregio. U hebt waarschijnlijk gehoord van de discussie over de vervoerregio, want die infra-autoriteit is er nooit gekomen voor de Randstad. Er kwamen twee vervoerregio's. Eén voor de regio Amsterdam en één voor de regio Rotterdam en Den Haag. De argumentatie was dat in die

complexe stedelijke gebieden met metro, tram en bus, de aansturing van dat systeem heel veel te maken heeft met het beheer van de totale openbare buitenruimte. Dat betekent dat de gemeenten ook aan de knoppen moeten zitten, want wie anders moet op het Leidseplein de lichten op groen zetten als de tram of de bus door moet. Dat is niet de infra-autoriteit, dat is niet de provincie, laat staan de superprovincie.

Het idee was een vervoerregio op te richten als een coalitie tussen de gemeenten, omdat je die nu één keer nodig had, en de provincies. Noord-Holland voelde niets voor deze bestuurlijke exoot, zoals zij dat noemden, maar Flevoland zag er wel wat in. Ik denk dat dat komt, en de commissaris van de Koning moet dat anders zelf maar vertellen, doordat er een soort traditie in Flevoland is waarbij er veel meer wordt samengewerkt met gemeenten. Er is verkeer- en vervoersbudget, dat is gedecentraliseerd naar de gemeenten. Dus de provincie was al veel meer gewend om in zo'n coalitie te werken, is mijn analyse.

De gemeenten in de stadsregio wilden wel in de vervoerregio komen. Almere meldde zich, heel goed aangemoedigd door de provincie Flevoland, en Lelystad meldde zich spontaan ook. Toen de vervoerregio in december 2014 bij wet mogelijk was gemaakt, werd op 22 januari van dit jaar 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. Het goede nieuws is dat op het allerlaatste moment Noord-Holland dat convenant ook heeft getekend. Dat is best mooi, want ik snap de principiële bezwaren van een provincie Noord-Holland tegen wat daar gebeurt met de vervoerregio, dat de gemeenten meepraten over verkeer en vervoer, maar uiteindelijk hebben de samenwerking in de regio en de goede verhoudingen in de regio, en dat is echt waar, voor Noord-Holland zwaarder gewogen dan die principiële bezwaren. Ik denk dat dat het succes van de samenwerkingstraditie tekent.

Om geen gat te laten vallen tot 1 januari 2017 is als enige stadsregio in ons land, die van Amsterdam, niet afgeschaft maar omgezet in een vervoerregio. Bij algemene maatregel van bestuur (AMvB) is op 1 januari 2015 de Stadsregio Amsterdam aangewezen als vervoerregio, dus in afwachting van die grotere. Ondertussen is in alle stilte de superprovincie gesneuveld en is de MRA niet vervangen door een sterke provincie, dus daar gaan we mee door.

Al die structuurdiscussies hebben op het ogenblik bar weinig uitgehaald. Ze hebben zelfs voor een deel de samenwerking ondermijnd. Maar eigenlijk zijn ze wel begrijpelijk, want als de bestuurlijke samenwerking niet goed wordt georganiseerd, dan gaan de nadelen daarvan overheersen en dan roep je een structuurdiscussie die helemaal niemand wil, over je af. Als die samenwerking blijft steken in vrijblijvendheid dan gebeurt er niets. Dan worden er geen resultaten geboekt en dan is het inderdaad alleen maar bestuurlijke drukte. Als die samenwerking geen enkele structuur heeft dan kan helemaal niemand zien hoe de besluitvorming loopt. Dan is het een soort bestuurlijke spaghetti voor de burger: waar moet ik zijn om invloed uit te oefenen. Dan is dus de democratische legitimiteit nul. Dat kan allemaal gebeuren als je met elkaar niet bereid bent om echt goed na te denken over de vorm van de samenwerking. Die samenwerking vraagt nu eenmaal heldere en voor iedereen zichtbare afspraken. Die vraagt het volledig meenemen van gemeenteraden, van Staten en van betrokken burgers. Een helder mandaat vooraf, een transparant besluitvormingsproces, goede verantwoording achteraf, commitment naar elkaar toe, leiderschap, vertrouwen, dat zijn allemaal ingrediënten waarover je moet nadenken, waaraan je moet werken. Als je dan die regionale samenwerking goed organiseert, dan is het geen bestuurlijke drukte, dan is het ook geen bestuurlijke spaghetti, dan is het helder en dan leidt het ergens toe. Dat betekent ook dat lokale belangen een plek krijgen op het regionale podium en omgekeerd. Als we dan met elkaar een goede vorm hebben gevonden voor die regionale samenwerking, dan kunnen we dat heus wel een keer vastklikken in een nieuwe structuur. In dat opzicht is er niets mis met een structuurdiscussie, als hij maar gebaseerd is op de maatschappelijke werkelijkheid,

op wat er echt gebeurt. Daarbij zullen we denk ik wel rekening moeten houden met het feit dat onze samenleving ongelooflijk snel aan het veranderen is. Als je het hebt over structuren, alles goed en wel, maar de samenleving verandert wel enorm. 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. De kracht van die netwerken bleek bijvoorbeeld een paar jaar geleden toen een onschuldig verjaardagsfeestje op facebook in Haren werd aangekondigd. Je merkt het ook in de opkomst van de deeleconomie, dat de taxiwereld last heeft van Uber en de hotelbranche van Airbnb en dat zelfs banken onrustig worden van al die vormen van crowdfunding. 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, niet in plaats van de structuur, maar het is de software, de motor achter government. Ik denk dat nostalgie naar Thorbecke op geen enkele manier helpt, want wie een klein beetje studie heeft gemaakt van Thorbecke weet dat hij van de Duitse school was, niet van de Franse topdown structuurschool maar van de Duitse school: organisch van onderaf opbouwen. Hij zou denk ik de eerste zijn geweest om niet alleen die samenwerking vorm te geven en er echt over na te denken, maar misschien ook de consequenties onder ogen te zien van die netwerksamenleving voor ons totale democratische bestel. In de vakwereld merk ik daar steeds meer aandacht voor. Er komen allemaal leerstoelen over governance en er worden symposia georganiseerd. 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 democratische legitimiteit ervan. In de Stadsregio is een aparte commissie van raadsleden opgericht om datzelfde thema te adresseren. Die commissie van raadsleden en de Raad voor het openbaar bestuur hebben elkaar gevonden; ze praten met elkaar erover.

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. Dat komt natuurlijk aan, want wij waren de koning van het polderen en we deden het zo goed. 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. Als je kijkt naar de Agenda Stad die nu gemaakt is, dan staan de stad en de stedelijke regio centraal en ook de samenwerking daarbinnen. Ik heb hier een citaat uit de aanbiedingsbrief van het kabinet aan de Tweede Kamer over de Agenda Stad en daar staat het volgende: "De Nederlandse steden hebben door hun netwerkstructuur de kwaliteit om te concurreren met andere grotere stedelijke regio's. Daarvoor is wel nodig dat steden elkaars kracht benutten, waarmee de beperkte agglomeratiekracht van onze relatief kleine steden wordt aangevuld met netwerkkracht." Dat is echt andere taal dan die grote schoonmaak van het binnenlands bestuur, of de introductie van superprovincies. Samenwerken, het benutten van netwerkkracht, daar gaat het nu om en dat is de insteek van het Rijk. We mogen met elkaar hopen dat het Rijk dat nog een tijdje volhoudt.

De samenwerking in de regio Amsterdam kan dus verder, en worden versterkt. Ik zei het al, op het gebied van verkeer en vervoer wordt er nu gewerkt aan een vervoerregio. Daarin werken gemeenten en provincies samen. Waarom is dat zo belangrijk? Dat is omdat in het overheidsfunctioneren met name op het terrein van verkeer en vervoer de overheid het verschil kan maken. Bedrijven maken onze economie en die bouwen de woningen, maar de overheid investeert in de infrastructuur. Dat betekent dat een vervoerregio in feite een absolute must is om de krachten te bundelen op het gebied van verkeer en vervoer om onze metropoolregio ook internationaal sterk te

maken. Die vervoerregio gaat er dus komen. Die is overigens nog niet dat hele gebied, want IJmond, Kennemerland en Gooi en Vechtstreek horen er in 2017 nog niet bij, maar misschien kan daarover nagedacht worden. Die vervoerregio is dus een belangrijke motor. Op economisch gebied maken de bedrijven dus de economie, maar de overheid kan ook veel doen. Er is een soort platform georganiseerd in de Metropoolregio, het Pres noemen we dat, waarin gemeenten en provincies samenwerken rondom toerisme, bedrijfsterrinen en dergelijke. Een voorbeeld is het project 'Amsterdam bezoeken, Holland zien', waarin geprobeerd is, en met succes, om de toeristen niet alleen de binnenstad van Amsterdam te laten bezoeken maar naar de hele regio te laten gaan, waardoor ze langer blijven en we met elkaar meer verdienen.

Het Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties is zojuist al genoemd door Andries Greiner. Dat is echt een successtory omdat er miljoenen vierkante meters kantoor uit de planning zijn gehaald. Dat heeft de gemeente pijn gedaan, want ze waren qua inkomsten al ingeboekt.

Een ander succes is de Economic Development Board (EDB), een samenwerking tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen onder de bezielende leiding van Eberhard van der Laan. Je ziet dat ook de CEO's van grote bedrijven zoals Schiphol, de veiling, Arena, Tata, daar hun persoonlijke gewicht in de schaal leggen. Rond wonen en ruimtelijke ordening wordt er ook intensief samengewerkt. 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. Er is weinig gebouwd en er is wel behoefte. Ook allerlei nieuwe vraagstukken komen aan de orde. Klimaatvraagstuk, de circulaire economie is net al genoemd, ook de Sociale Agenda wordt steeds belangrijker. 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 zal dat zijn, te gaan presenteren. Daar zal dan ook gepresenteerd worden een gedachte over de versterkte vorm waarin de Metropoolregio verder gaat, want er wordt inmiddels ook weer gesproken over de vorm van de Metropoolregio nu die structuurdiscussie enigszins is geluwd. Ook dat gebeurt onder leiding van de burgemeester van Amsterdam en is ook weer gestart in de ambtswoning. De vraag daar is: hoe krijgen we meer kracht, meer structuur, en vorige week zaten ze weer bij elkaar en zeiden ze: hoe krijgen we ook meer bezieling in de samenwerking binnen de MRA. Die Metropoolregio bestaat dus. Het is een levendig samenwerkingsverband, gebaseerd op een heel lange traditie. Daar liggen grote opgaven. 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, ook van Lelystad. Om die te kunnen combineren, zullen we de krachten moeten bundelen. Een krachtige samenwerking in de Metropoolregio is nodig, maar die moet ook beweeglijk zijn en flexibel, gelet op die veranderingen. Dat kun je vergelijken met een zwerm spreeuwen die je 's avonds wel eens ziet. Een constante beweging, een constante verandering van vorm maar altijd de beweging naar elkaar toe. Dat is iets wat de MRA ook moet doen, over de grens van het nieuwe en het oude land heen. 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 gewoon bij. Die hebben ontzettend veel te bieden, die hebben zich gemeld en die gedragen zich er ook naar. Vanuit het Amsterdamse perspectief kan ik zeggen dat ik daar heel blij mee ben en dat ik dat ook uitdraag binnen Amsterdam zelf. Ik dank u wel.

De heer Leeuwe: Mijnheer Joustra, heel veel dank voor uw inspirerende inleiding, waarbij ik tegelijkertijd constateerde dat u enigszins met u zelf in gesprek was en uiteraard ook met ons, terwijl wij niets mochten zeggen, omdat u in het hele verhaal historisch onderbouwd de enerzijds en anderzijds benadering hebt gekozen. Heel terecht. Ik las in mijn blaadje dat de lezing was: horen Almere en Lelystad daarbij. U bent geëindigd met een stelling door te zeggen: ze horen er echt bij. Dat hebt u op een heel goede manier onderbouwd ook voor de komende decennia. Dus heel veel dank namens ons allemaal voor uw prachtige referaat.

Het is een goede traditie dat we op grond van het referaat een coreferent vragen om nog eens zijn of haar licht te laten schijnen op datgene wat net is geformuleerd. Ik vind het uitermate prettig dat de commissaris van de Koning, de heer Verbeek, bereid was om deze keer ook de rol van coreferent op zich te nemen, om wat nader in te gaan op datgene wat de heer Joustra ons zo pas boeiend vertelde. Ik geef u graag het woord, commissaris.



De heer Verbeek: Nu moet u een vierde preek aanhoren. Dat zal nog niet meevallen misschien, maar ik ga mijn best doen, overigens in lijn met de vorige sprekers maar ik ga hier en daar wat opmerkingen plaatsen, relativeren of abstraheren.

Ik wilde beginnen bij de uitnodiging. Die intrigeerde mij wel. U hebt hem misschien niet bij u maar wel gelezen, want anders was u hier niet geweest. De titel is: de Metropoolregio Amsterdam - dat is in feite een statement, die staat ook als een huis - dan staat er een komma en dan staat er: horen Almere en Lelystad daarbij? Daar zit iets aarzelends in. Ik weet niet of u dat is opgevallen maar dat viel mij op en als commissaris van de Koning triggerde mij dat. Stel nu dat wij hier in de zaal, en het merendeel van ons is denk ik Flevoland, zijn er niet-Flevoland in de zaal? U bent van harte welkom. Maar stel dat wij als Flevoland die stelling eens zouden omkeren. Dat er niet staat: De Metropoolregio Amsterdam - komma - horen Almere en Lelystad

daarbij. Maar wij zouden vanuit Flevoland geredeneerd zeggen: Almere en Lelystad, hoort de Metropoolregio Amsterdam daarbij. Het is de moeite waard om daarover na te denken, want op het moment dat je die vraag stelt, wat mij betreft niet zozeer op het verleden gericht als wel op het heden en naar de toekomst gericht, dan is dat een relevant te stellen vraag. Ik ga een aantal opmerkingen maken, zeker op dit punt daar waar mijn stelling is: ja natuurlijk, de Metropoolregio Amsterdam is een heel belangrijk netwerk voor Flevoland, maar het is één van de belangrijke netwerken van Flevoland. We moeten ons natuurlijk niet laten meeslepen door de stellingname van deze bijeenkomst. Flevoland is meer dan de MRA. We hebben wel heel veel te danken aan de MRA, al was het maar, is mij verteld, ooit in 1916, toen de grote overstroming plaatsvond in de Zuiderzee en het debat op gang kwam: dit gaan wij niet weer meemaken al die dijkdoorbraken. Met name de druk vanuit de Amsterdamse regio die zeiden tegen het Rijk: nu moet die discussie waar je al 200 jaar mee bezig bent over die Afsluitdijk maar eens tot een einde gebracht worden; maak die Afsluitdijk nu maar echt. Lely greep onmiddellijk zijn kans, pakte dat op, creëerde niet alleen de Afsluitdijk maar ook in feite deze raadzaal, anders hadden wij hier niet gestaan. Daar begon het al. Toen was Amsterdam al bezig, hoewel ze zich misschien de reikwijdte niet altijd realiseerde, met druk uit te oefenen dat die Zuiderzee afgesloten moest worden en dat we maar eens aan landaanwinning moesten gaan denken.

We weten allemaal wat wij aan mijn voorganger, Han Lammers, te danken hebben. Ik sprak gisteren toevallig een

journalist die op de Nieuwmarkt gevochten had in Amsterdam. Die sprak enigszins anders over Han Lammers. Als ik kijk naar hoe wij in Flevoland spreken over de heer Lammers dan had Flevoland als de heer Lammers er niet geweest was er denk ik anders uitgezien dan ze er nu uitziet. Toch een exportproduct van Amsterdam. Ik geloof zeker dat de stad Lelystad en de stad Almere als Amsterdam er niet geweest was, er ook niet op die manier waren geweest. Dan had Almere, om maar een voorbeeld te noemen, in Zaanstad gelegen. De heftige politieke debatten die er geweest zijn en soms nog steeds opkomen vanuit dat gebied, dat Almere in feite in Zaanstad had moeten liggen - en de burgemeester van Zaanstad is nog steeds bereid dat uit te spreken - spreekt boekdelen.

Amsterdam zag in, en naar mijn mening terecht maar in de Zaanstreek denken ze daar anders over, dat het voor Amsterdam ook vanuit de Amsterdamse belangen gezien, een uitermate interessante ontwikkeling zou zijn als dat gebied daar in Flevoland voor een belangrijk deel onderdeel zou worden van dat stedelijk conglomeraat. Amsterdam heeft er heel hard aan getrokken dat de overeenkomsten die met het Rijk moesten worden gesloten, de RAAM-overeenkomsten, de primaire keus voor de volkshuisvestingsvraagstukken van de regio Amsterdam, wel degelijk richting Flevoland zouden worden gesteld en niet richting de Zaanstreek. Aan dat hele debat heb ik als burgemeester van Purmerend en ook nog in het bestuur van de regio Amsterdam volop meegedaan. Daarbij ging het om de ontwikkeling van de infrastructuur en de prioriteiten die moesten worden gesteld, omdat men nu eenmaal niet alle rijkswegen tegelijkertijd kan aanpakken. Ik garandeer u dat de onomstreden topprioriteit als het ging om de A6/A9, om de verbinding van Schiphol met Flevoland te optimaliseren zoals u nu feitelijk ziet gebeuren, niet alleen op een lobby van Flevoland tot stand was gekomen. Dat hebben we alleen kunnen doen met de partner Regio Amsterdam. Flevoland is wel degelijk ook de graanschuur van de stedelijke regio Amsterdam. Hier wordt het voedsel geproduceerd voor nog veel meer regio's, maar ook voor die stedelijke regio. En wij zijn een heel belangrijke recreatieve functie voor die regio geworden. Niet iedereen realiseert zich dat, maar vandaag de dag, het groeit snel, heeft Flevoland al 12,5 miljoen bezoekers per jaar. Recreatieve bezoekers, die in Flevoland een plek vinden om te recreëren. Dat getal gaat jaarlijks snel omhoog. Dat zijn geen kleine getallen meer en dit speelt zich af in heel Flevoland.

Ook logistiek wordt Flevoland een steeds belangrijker 'rotonde' van Nederland. Anne Joustra sprak al over het vliegveld, hij sprak al over de Hanzelijn, maar als we kijken wat er in Lelystad gebeurt, daar gebeurt iets spectaculairs dat zelfs internationaal de aandacht trekt. Het is niet alleen het vliegveld en het is niet alleen het spoor en het zijn niet alleen de rijkswegen die zo verdubbelen, maar het is ook de containerterminal. Lelystad heeft iets wat op weinig plekken in Nederland voorkomt. Dat zijn de vier verkeersmodaliteiten en alle vier in hoofdroutes. In de provincie merken wij dat. Nog niet zo heel lang geleden is er een handelsdelegatie uit Korea op bezoek geweest die om die reden hier kwam kijken. Zij hadden opgepikt: in die regio gebeurt wat, daar komen vier modaliteiten; er komt een vliegveld. Wij willen even weten wat daar aan de hand is en of daar voor ons wat in zit. Ik denk dat er voor hen wat in zit. Zij zijn niet de enigen. Er zijn steeds meer bedrijven die met dat argument op de deur kloppen. In die zin denk ik dat Lelystad, mits zij daar slim beleid op voert, een mooie toekomst tegemoet kan gaan.

Het laat overigens zien, en dat zat ook in het verhaal van Anne Joustra, dat het zinvol is om met elkaar goed na te denken over die moderne ontwikkelingsplanologie. Daar hebben we het in feite over. Als wij onze gebieden met elkaar willen ontwikkelen, dan is die moderne ontwikkelingsplanologie belangrijk voor onze voeding hoe wij aankijken tegen de diverse zaken. Ik heb daar eerder op andere plekken ook over gesproken. Ik ben voorzitter van

de vereniging Deltametropool en daar worden dat soort studies gedaan. Dat zijn uitermate interessante studies maar niet alleen in de kringen van de vereniging Deltametropool, ook in de ministeries is men hier volop mee bezig om die transitie te maken van het oude denken in de ontwikkeling van regio's naar een nieuwe, moderne vorm van hoe je dat moet aanpakken. De term is al op meerdere plekken gevallen: niet de stad is vandaag een interessant vraagstuk als het gaat om ontwikkelingsvraagstukken. Men is in toenemende mate tot de conclusie gekomen: de stad is niet interessant in het ontwikkelingsdebat, het netwerk waar de stad in zit is interessant. Iedere stad moet zich opnieuw afvragen, elke keer weer: in welke netwerken zit ik en zijn dat voor mij de juiste netwerken en wat moet ik doen om in de goede netwerken te komen c.q. om die netwerken te ontwikkelen. Daarbij moet je ook nog eens accepteren dat per onderwerp dat netwerk verschillend zou kunnen zijn. Dat hangt af van het beleidsonderdeel waar je mee bezig bent en nog erger: dat is niet erg. Daar kom ik later nog op terug.

Die studies. Ik heb een paar van die rapporten laten zien, waarvan ik merk in mijn werk dat ze bijzonder invloedrijk aan het worden zijn. Dat is bijvoorbeeld de REOS internationale vergelijking, Ruimtelijke Economische Ontwikkeling Strategie. Samen met het ministerie hebben we van heel Europa de belangrijkste stedelijke regionale ontwikkelingen in beeld gebracht; wat gebeurt daar nu allemaal, wat zijn die anderen precies aan het doen, wat zijn daar succesfactoren en wat zijn daar faalfactoren. Dan zie je als een grote rode draad steeds weer terugkomen dat iedereen, ook overigens buiten Europa, dezelfde conclusie trekt, namelijk dat de individuele stad niet meer interessant is maar dat het netwerk interessant is. Dan zie je ook dat daar, omdat men daar voorheen nog onvoldoende serieus over nadacht en doordacht en niet intelligent genoeg in opereerde, heel veel winst te boeken is. Als je slimmer en intelligenter omgaat met je netwerken dan kun je bijzondere resultaten bereiken. Er zijn meer rapporten. Ik ga ze niet allemaal bespreken met u, maar dit is een oproep van de vereniging Deltametropool rond die metropolitane strategie. Die speelt op dit moment een grote rol in de debatten met het kabinet. Ik heb hier de Benut de bestaande stad en netwerk uitgave. Een inventarisatie die in de omgeving van Nederland gemaakt is en die op dit moment invloedrijk is binnen het ministerie zelf. Het rapport Maak Ruimte kent u waarschijnlijk wel; dat voedt dit debat ook.

Er is er één waar ik wat nader op inga. Dat laat iets zien over onze onderzoekscapaciteit. Dat is het rapport van Tordoir: Veranderende geografie van Nederland. Dit rapport heeft op dit moment in het kabinet een enorme impact. Ik merk in mijn gesprekken met de bewindslieden dat daaraan steeds door hen wordt gerefereerd. Wat is er nu zo bijzonder aan dit rapport. Als wij onderzoeken doen over hoe onze economie in elkaar zit, als we onderzoek doen naar onze bevolkingsgroepen, dan kennen we de oude onderzoeksmethodieken waarbij steekproeven gedaan worden met dat zinnetje eronder: wetenschappelijk verantwoord. Dit rapport is het eerste op de schaal van heel Nederland waar niet meer met steekproeven is gewerkt. Dit rapport vat samen wat al onze inwoners letterlijk doen. 16,5 miljoen mensen zitten in dit rapport. Dat kan tegenwoordig. Waarom kan dat? Omdat u allemaal met uw mobieltje op zak zit, omdat u allemaal in een auto rijdt en de meeste daarvan zijn van na 2003 en niet iedereen weet dat alle auto's van na 2003 continu online zijn. U hebt allemaal internetgedrag en met google en dat soort dingen bestaat tegenwoordig de techniek om af te lezen met wie u contact onderhoudt. Dat is niet alleen op Nederlandse schaal in kaart te brengen, dat wordt mondiaal vandaag de dag in schaal gebracht; of u dat nu leuk vindt of niet. Tordoir heeft gedacht: ik kan wat met die informatie, laat ik nu eens kijken hoe Nederland werkelijk in elkaar zit, wat doen die 16,5 miljoen mensen zoal de hele dag. Hij is heel ver gegaan. Ik heb daar kaarten van gezien. Hij kan zelfs in beeld brengen: welke wandelingetjes maakt iemand in zijn vrije tijd, wanneer rijdt hij voor zijn werk van waar naar waar, wanneer heeft hij iets recreatief gedaan. Al dat soort dingen zijn in beeld gebracht.

Het interessante van dat rapport is in feite dat hij ook per gemeente kan laten zien, en dat doet hij ook: wat is het gedrag van de inwoners van die gemeente, wat is het gedrag van de bedrijven in die gemeente, met wie onderhouden ze contact. Met andere woorden, wat zijn de netwerken van de inwoners en wat zijn de netwerken van de bedrijven. Als je dat allemaal in één kaart onderbrengt, dan weet je wat het netwerk is waar je stad werkelijk in zit. Ik verzeker u dat dat niet altijd het netwerk is waarvan het bestuur denkt dat de stad in zit.

Ik ga u er een paar laten zien. Wij hebben aan Tordoir gevraagd: kunt u voor ons daarvan eens een specifieke vertaling van Flevoland maken. Dat heeft hij gedaan. Wij hebben dus kaartjes en die ga ik u nu laten zien. Bijvoorbeeld de Noordoostpolder: met wie onderhoudt de Noordoostpolder contacten. Iedereen denkt dat dat eenzijdig is. De Noordoostpolder blijkt veelzijdiger te zijn dan ze zelf altijd gedacht hebben als het gaat om het gedrag van hun bedrijfsleven en hun bevolking.

Urk was voor Tordoir een openbaring. Hij zei: dit is de enige gemeente in heel Nederland waar zo'n plaatje uit komt. Op Urk hebben bedrijfsleven en inwoners in de grote stromen alleen een relatie met Lelystad en met de Noordoostpolder. Daar heeft hij hevig op zitten studeren: heb ik fouten gemaakt of wat dan ook, maar het is een bevolking die in zo'n besloten omgeving functioneert dat dat de uitkomst is van zijn analyse. Het kan zijn dat veel Urkers geen computer hebben, dat weet ik niet, maar dat was opmerkelijk.

Dronten is in die zin heel opmerkelijk omdat Dronten zich op het ogenblik heel erg profileert richting Zwolle, maar als je kijkt naar het gedrag van de bevolking en het bedrijfsleven, die gaan allemaal de andere kant uit. Die gaan niet naar Zwolle.

Als je naar Lelystad kijkt dan is Lelystad opmerkelijk alzijdig. Veelzijdiger dan de discussies waarin ik verzeild geraakt ben. Dat is een uiterst intrigerend gegeven voor het beleid dat je moet voeren. Als ik de link leg met de discussies die we net hadden, dan is natuurlijk voor Lelystad de MRA belangrijk maar Lelystad zou heel dom zijn als ze haar andere linken negeert. Lelystad is wel degelijk een scharnierpunt ook naar het oosten, ook naar het noorden. Dat dwingt het gedrag van uw bevolking en het gedrag van het bedrijfsleven ook af. Daar moet over nagedacht worden. Er moet dus intelligent beleid komen, ook in het kader van de economische ontwikkeling, opdat de alzijdigheid van Lelystad, die overigens past bij het bij elkaar brengen van de multimodale transportfuncties, verzilverd wordt en je niet alles op één paard wedt maar dat alzijdig doet.

Almere. Natuurlijk, op zich evident maar ik merk wel in de gesprekken die we analytisch over Almere gevoerd hebben, dat de dominantie van Amsterdam voor de hand ligt, maar tegelijkertijd blijkt Almere wel degelijk veelzijdiger te zijn dan wij vooraf dachten. Dus er zijn substantiële netwerken en contacten van Almere over de hele provincie maar ook buiten de provincie om. Ik ga het verder niet te gedetailleerd doen, maar u begrijpt het statement dat ik hiermee wil maken, namelijk dat de netwerken waar je in zit, en als je gelooft dat netwerken het leitmotiv moeten zijn voor je bestuurlijke discussies, dan zijn dit soort gegevens sturend in wat je uiteindelijk doet. Dat betekent dat ik groot voorstander ervan ben om die moderne ontwikkelingsplanologie waarover ik het net had, om te bouwen naar een netwerkdiscussie waar je dan in moet beven.

Er zit een puntje in dat ik elders al eens heb genoemd en ik denk dat dat hier ook relevant is. De bijeenkomsten die wij organiseren op Europees niveau over dit soort vraagstukken leveren interessante spiegels op naar ons. Hoe kijkt men in het buitenland rond de metropolitane ontwikkelingen tegen Nederland aan. Dan krijg je terug: jullie waren als Nederland in de tachtiger en negentiger jaren gidsland; wij komen naar deze bijeenkomsten met de idee dat wij wat van Nederland kunnen leren. Maar hier merken wij dat dat niet zo is. De conclusie van bijeenkomsten in Brussel is dat Nederland op het ogenblik meer kan leren van de andere metropolitane gebieden dan andersom.

Wij zijn achter geraakt. Als wij dan met hen praten als het gaat om bijvoorbeeld regio's in Frankrijk rond Lyon en dergelijke die het erg goed doen, regio's Frankfurt in Duitsland, maar ook in Scandinavië, Stockholm, Malmö enzovoort, dan zeggen zij: wij zien dat jullie toen je gidsland was in de tachtiger en negentiger jaren vol zijn geraakt van jezelf, jullie zijn blijven hangen in dat model, en jullie hebben nog een extra fout gemaakt, je bent blijven hangen in dat model en vervolgens zien wij dat jullie angstig geworden zijn van complexiteit. Wij zien in de negentiger jaren en de eerste jaren na de eeuwwisseling een proces op gang komen dat jullie bij complexe problemen de neiging hebben om te zeggen: laten we die problemen nu eenvoudig verwoorden dan hebben we het idee dat ze makkelijker oplosbaar zijn. Dat leidt altijd tot suboptimale oplossingen. Er werd ons aangereikt: jullie moeten weer leren houden van ingewikkeldheid en misschien moet je ook eens nadenken over je personeelsbeleid zowel in bestuurlijke als in ambtelijke zin, dat je zorgt dat je mensen om je heen verzamelt die houden van ingewikkeldheid, die de uitdaging ervan zien en zeggen: we gaan het misschien nog wel veel ingewikkelder maken. Wij zien in de analyses dat andere regio's dat wel gedaan hebben en dat het waar is dat het langer duurt, maar dat je dan wel tot betere oplossingen komt. Interessant daarbij is dat dan ook gezegd wordt: je moet eens kijken naar de generatie onder de 35 jaar. Die zijn opgegroeid met internet, die schrikken niet van megadata. Boven de 35 jaar, ik hoor daar ook bij, inderdaad kun je schrikken van megadata. Jongens, dit is zo veel informatie, wat moet ik daarmee, hoe vind ik mijn weg daar doorheen. Het is waar, ik merk het in onze eigen provincie, je let daar ook wat meer op, dat mensen ruwweg onder de 35 fluitend door die megadata wandelen. Die schrikken daar niet van, die hebben er gevoel bij hoe ermee om te gaan en komen tot merkwaardige, interessante analyses op vraagstukken, waarvan je dacht: ik wist het eigenlijk wel. Dat is niet waar. Daar moeten we over nadenken, want als wij die stap niet maken dan blijven we in suboptimale oplossingen zitten.

In anekdotische zin als het gaat om de discussie van bestuurlijke drukte. Dat werd als een van de voorbeelden aangehaald. Die idiote discussie in Nederland over bestuurlijke drukte. Jullie accepteren de complexiteit van de netwerksamenleving niet. En de idee als je een belangrijk onderwerp hebt en daar zijn 20, 30 mensen in jouw samenleving mee bezig, dat je dat probleem beter kunt oplossen door af te dwingen dat er maar één mee bezig mag zijn, dan zit je er erg naast. Want je hebt die 30 mensen, omdat de samenleving nu eenmaal zo in elkaar zit, maar wat hard nodig om tot een intelligente, gedragen oplossing te komen. Jullie idee van bestuurlijke drukte, dat is me letterlijk gezegd, moet je eens kijken bij ons in Frankrijk, of in Duitsland, wij hebben veel meer lagen, wij hebben veel meer bestuurders, wij hebben ook getalsmatig veel meer ambtenaren per duizend inwoners en jullie verkeren in de veronderstelling dat je bestuurlijke drukte hebt. Het is gebleken, en Anne Joustra verwoordde dat ook aardig: alle energie die wij besteden aan het anders organiseren van het bestuur, leidt over het algemeen tot weinig, is contraproductief, terwijl er legio voorbeelden zijn, ook in ons eigen land, van heel goed georganiseerde processen waarin wij met elkaar draagvlak organiseren, waarin we respecteren dat allerlei mensen deelverantwoordelijkheden hebben in het onderwerp waar je mee bezig bent, en dat het wel degelijk denkbaar is, zelfs de MRA is daar een voorbeeld van, dat je in samenwerking uiteindelijk tot de beste resultaten komt. Als je er maar in slaagt om geen ruzie te maken, of als je al ruzie maakt dat je dat op een georganiseerde manier doet zodat het wel weer tot een einde komt. Dat lukt in de Noordvleugel overigens beter dan in de Zuidvleugel.

In Flevoland, en dat is begrijpelijk als we kijken naar de manier waarop wij zijn ontstaan: eerst lag de Noordoostpolder droog, daar lag de focus van het denken en het ontwikkelen toen erg op de dorpen die gemaakt moesten worden en hoeveel. Er moest binnen loopafstand van de arbeiders gebouwd worden en toen de brommer kwam, konden er een paar dorpjes geschrapt worden. U kent allemaal die verhalen. Op een gegeven moment komt

dat noordelijk deel van zuid erbij; het stuk vanaf Lelystad tot de Knardijk. Dan is daar de focus op gericht, met de tijdgeest van toen en de selectiemethodes van toen. Op een gegeven moment komt dat laatste deel, dat derde deel richting Almere erbij die ook in de tijdgeest van toen is ingericht en opgebouwd. Als commissaris heb ik er last van, hoe begrijpelijk dat proces ook is, dat we op te veel beleidsterreinen naar mijn smaak nog steeds gevangen zitten binnen die dijken. De netwerken van de Noordoostpolder zijn op lokaal niveau uiteraard belangrijk.

Netwerken rond Lelystad zijn uiteraard belangrijk. Maar we moeten veel meer dan we doen en durven over die dijk heen. Niet met de vraag die impliciet in de titel van deze bijeenkomst zit: horen wij er wel bij? Dat is wat mij betreft geen interessante vraag meer. Dat was het misschien 20 jaar geleden, maar vandaag niet. Wij zijn, en daar hoeven we ons niet voor te schamen, ver genoeg om te zeggen: wij hebben een rol in deze regio en die gaan we vervullen en we geven zelf sturing aan de manier waarop wij dat doen.

Het was heel intrigerend om te merken dat in het debat over de Noordvleugelprovincie, Noord-Holland met gretigheid naar Flevoland keek. Dat wilden ze er wel erg graag bij hebben en dat werd ook verwoord. Dat had te maken met het ontwikkelingsniveau dat wij inmiddels met z'n allen bereikt hebben, waardoor Flevoland interessant geworden is om erbij te krijgen. Die terminologie werd ook gebruikt, wat voor mij ideaal was want dat hielp ook in onze strategie om dat te voorkomen, maar dit terzijde. Het is wel iets om over na te denken.

Dus wij zijn over die drempel heen. Wij hoeven ons niet meer af te vragen: horen wij er wel bij. Wij zijn erbij, wij stellen wat voor, wij zijn groot genoeg, wij zijn sterk genoeg, onze steden zijn sterk genoeg. Die hebben natuurlijk allemaal hun vraagstukken en problemen, maar maakt u zich geen illusies, er zijn er genoeg op het oude land die ook problemen hebben. Dus laten we ons dat niet aanpraten. Wij moeten denken in netwerkplanologie, denken buiten de dijken. Het is helemaal niet erg als een gemeente een keer met de buurman samenwerkt. Ik herinner me dat toen ik binnenkwam als commissaris, Zeewolde aan mij vroeg: vindt u het erg dat wij met Harderwijk praten? Moet u zich voorstellen, in de context van wat wij hier met elkaar bespreken, dat dat een relevante vraag zou zijn. Je moet werken in de samenwerkingen waarin je thuis hoort, waar je sociale netwerken zitten, waar je economische netwerken zitten. Ik spreek menig bedrijf dat zegt: wij werken al met 40, 50 landen. Dat is niet zeldzaam in Nederland. Dus wij moeten in ons beleid daarover denken.

Ik ben ervan overtuigd, en daar zal ik me zelf mee bemoeien, dat de nieuwe ontwikkelingsvisie die Flevoland nu moet gaan ontwikkelen, in deze context moet staan. Niet binnen de dijken maar in zijn omgeving en in de netwerken waar we in zitten, waarvan de MRA er één is, waarvan de MRA een heel belangrijke is, maar niet de enige is. Het is goed om je dit te realiseren, ook als het gaat om verhoudingen. Als je in Maastricht gaat staan en je trekt een cirkel om jezelf heen van twee uur autorijden, dan heb je een gebied gedetermineerd waar 30 miljoen mensen wonen. Dan hebben we drie keer de economie van de Noordvleugel, waar wij met z'n allen trots op zijn. Drie keer de economie van de Noordvleugel. Als je de analyses ziet over het functioneren van de Noordvleugel maar ook de Randstad, dan kunnen wij al in onze beleidsdiscussies er niet omheen dat we heel erg moeten opletten wat er in Antwerpen gebeurt, wat er in Luik gebeurt, wat er in Aken gebeurt, wat er in het Ruhrgebied gebeurt, wat er in Hamburg gebeurt. Voor Flevoland is Hamburg relevant. Voor Flevoland is het Ruhrgebied relevant, is Aken relevant, is Luik relevant, is Antwerpen relevant, is ook voor de MRA relevant. Wij moeten snappen dat wij niet een gebied op onszelf zijn, ook dat gebied zit weer in een netwerk en de wereld wordt steeds kleiner, dus die netwerken worden steeds belangrijker. Als je die negeert dan doe je jezelf tekort. Mijnheer de voorzitter, ik heb genoeg gezegd.

De heer Leeuwe: Mijnheer de commissaris hartelijk dank voor uw bijdrage als coreferent. Het is grappig, dames en heren, als je zo de inleidingen op je laat inwerken en ook het verhaal waarmee de heer Joustra afsloot van eerst een vraagteken en toch een aarzelend ja we horen erbij en zelfs een overtuigend ja we horen erbij, dat de commissaris het in een ander perspectief plaatst en zegt: we horen er niet bij, we zijn er gewoon en anderen horen bij ons. Dat is een mooie reeks van opbouw waarover we zo meteen nog wat kunnen napraten. Ik wou in die zin alle drie de inleiders zeer van harte dankzeggen voor hun bereidwilligheid om ons vanmiddag op deze aangename manier nog weer eens goed bij de bestuurlijke les en andere lessen te houden.

Ik dank het gemeentebestuur nogmaals voor de gastvrijheid die wij vandaag mochten ondervinden hier in de raadzaal. Dat geldt voor zowel de bestuurders als voor de medewerkers. Ik wou zo meteen mevrouw Sparreboom als locoburgemeester graag een boeket bloemen namens de lezing overhandigen. Ik dank ook het bestuur van het Kenniscentrum Flevoland dat telkenmale deze lezing organiseert. Veronica van der Goot, Joost van de Beek en ikzelf, wij mogen altijd met de medewerkers van Nieuw Land in zo'n jaar nadenken over de opzet van de lezing en wie we daar deze keer voor vragen. Dat is dankzij u allemaal ook deze keer weer goed gelukt.

Ik wou de heer Joustra zeer hartelijk dankzeggen voor zijn inspirerende bijdrage. Ik heb daar zo net al even iets van gezegd. Wij belonen dat, mijnheer Joustra, niet met een grote gift zoals ik u al eerder zei, maar met een bescheiden boek. Een prachtig boek dat Willem van der Ham heeft geschreven over Lely "Verover mij dat land". Als u dat boek leest, bent u nog meer overtuigd als u naar de zuil kijkt, wat voor belangrijke man er op die zuil staat. Overigens zeg ik volledigheidshalve, dat hier op de zuil een Lely staat die naar het water kijkt. Aan de kust bij Nieuw Land staat een beeld van Lely gemaakt door Piet Esser en die kijkt naar de stad. Ik heb wel eens vaker gezegd in gezelschappen: als wij zo 's avonds laat liggen te slapen dan spreken die twee Lely's met elkaar en praten dan over de Metropoolregio Amsterdam, die praten ook over het perspectief van nog verder weg, enzovoort. Met andere woorden, die beelden blijven ons herinneren aan deze belangrijke man waarnaar de lezing is genoemd.

De commissaris dank ik nogmaals zeer van harte voor zijn bijdrage. Hij heeft al het boek van Van der Ham, dus ik geef hem graag zo meteen een boekenbon.

Het is trouwens fijn, dat ben ik nog vergeten te zeggen, dat gedeputeerde Rijsberman vanmiddag in ons midden is. Die wou ik niet meer welkom heten, dat zou onzin zijn, maar fijn dat u er bent.

Voor de heer Greiner geldt dat hij van mij bloemen krijgt en niet dat boek want hij heeft dat ook al, maar een bon. Dat is uiteraard een boekenbon want deze mensen aan de tafel zijn boekenliefhebbers, dus met een boekenbon kun je ze zeer blij maken.

Tot slot nodig ik u graag uit voor een borrel in de Burgerzaal van dit stadhuis. Wij zullen weer ernstig ons best doen om voor het volgend jaar de 10^e Cornelis Lely Lezing te organiseren. Dat betekent een spreker van naam, enzovoort. Ik heb u al eens een keer gezegd: als u suggesties hebt, dan moet u niet uitnodigen de voorzitter van de plaatselijke dorpsvereniging, dat vinden wij dan iets onvoldoende, maar als u een spreker van een groot kaliber hebt, dan houden wij ons zeer aanbevolen.

Ik vind het uitermate fijn dat u vanmiddag weer bij ons was. Heel graag tot het volgend jaar. Dank u wel.



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

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

Interessante sites voor meer informatie over het onderwerp participatiesamenleving:

www.minbzk.nl (zoeken op doe democratie)

www.socialevraagstukken.nl

www.scp.nl

www.flevolandsgeheugen.nl

www.vng.nl



museum+archief+studiecentrum



cornelis lely lezing