

AO

ACTUELE ONDERWERPEN

Symposium
Lelystad

50

Infrastructuur in een zich ontwikkelend Flevoland



V.O.F.

Samenwerkingsverband

Deze uitgave is in samenwerking met AO (buiten de AO reeks om) uitgebracht

Uitgeverij AO (Actuele Onderwerpen) brengt in de AO-reeks publicaties van deskundige auteurs en heeft als doel hoogwaardige, exclusieve informatie op een objectieve en toegankelijke wijze voor een breed publiek te ontsluiten.

Uitgave:
Uitgeverij AO (Actuele Onderwerpen) BV
Pascallaan 71, 8218 NJ Lelystad

Telefoon: 0320 - 286962
Fax: 0320 - 286985
E-mail: info@actueleonderwerpen.nl
Internet: www.actueleonderwerpen.nl

Uitgever:
Drs. Meine Broomhaar

Manager:
ing. Ronald Buitenhuis

Vormgeving:
Alex Rimini

Productie:
Karmac Drukkerwerk BV

Opdrachtgever:
VOF Samenwerkingsverband

AO heeft al het mogelijke gedaan om de eigenaars van de reproductierechten op te sporen en verontschuldigt zich voor elke onopzettelijke weglating en zou in zulke gevallen graag in toekomstige uitgaven een vermelding opnemen.

Uitgeverij AO (Actuele Onderwerpen) B.V.

Al sinds 1936 biedt Uitgeverij AO (Actuele Onderwerpen) B.V. een verrassende, objectieve én informatieve kijk op de actualiteit. Elke 14 dagen een compact boekje, geschreven door experts. Voor een ieder met een brede interesse.

Heeft u, uw partner of hebben uw kinderen een brede interesse? En wilt u ook elke twee weken worden verast met een boeiend en actueel onderwerp? Word dan nu lid van de Actuele Onderwerpen reeks! Of bestel via onze website een uitgave naar keuze.

Word abonnee en ontvang elke 14 dagen een AO.
Kijk op onze (vernieuwde) website:
www.actueleonderwerpen.nl
Of bel: 0320-286962

Bestellen

Bestellen kan via onze website, of door overmaking van het te betalen bedrag op girorekening 7577464 of bankrekening 68.06.13.730 en vanuit België via een postcheque 000-1741911-82, t.n.v. AO BV Lelystad, o.v.v. naam, adres, woonplaats, (land) en editienummer.
Losse nummers € 3,25
Verzamelbanden € 3,50
Verzendkosten bedragen € 2,50 per zending

Abonnementen

Deelabonnement, 5 boekjes van één thema €12,50
Abonnement voor de Benelux per jaar € 54
Abonnement per half jaar € 32
Jubileumabonnement per 2,5 jaar € 112
Abonnement buitenland per jaar € 89
Bij automatische incasso geldt een korting van € 2,50 op de abonnementsprijzen.



www.actueleonderwerpen.nl

Redactie en uitgever zijn zich volledig bewust van hun taak een betrouwbare uitgave te verzorgen. Niettemin kunnen zij geen aansprakelijkheid aanvaarden voor eventueel in deze uitgave voorkomende onjuistheden.

© 2005 AO (Actuele Onderwerpen) BV

Niets uit deze uitgave mag worden veeveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Inhoud

Inleiding	4
Praatpapier	6
Programma	8
Symposium verslag	10



Inleiding

Als we, in het kader van de toekomstige ontwikkeling van de Flevolandse ruimte, het facet infrastructuur onder de loep willen nemen, dan zullen we in de tijd terug moeten gaan naar de aanlegtijd van de IJsselmeerpolders, dus naar de RIJP-tijd.

(RIJP=Rijksdienst IJsselmeerpolders)

Daarom allereerst de vraag: "Waarom de IJsselmeerpolders?"

Het antwoord: "Om de kosten van de aanleg van de afsluitdijk te compenseren."

"En waarom moest de afsluitdijk er komen?"

Om ons land tegen de zee te beschermen.

Bij elke noordwester storm liepen de kustgebieden van de toenmalige Zuiderzee het gevaar weggespoeld of ondergelopen te worden.

Dat gevaar moest de afsluitdijk keren.

In 1932 was de dijk er. Tot groot verdriet van de vissers uit het Zuiderzeegebied. Vervolgens de IJsselmeerpolders.

Dat zouden er vier worden en wel in de volgorde: "

Wieringermeerpolder, Noordoostpolder, Markerwaard en

Flevopolder. De Markerwaard is er nooit gekomen, de

Wieringermeerpolder viel in 1934 droog, de Noordoostpolder in

1938, Oostelijk Flevoland (Flevoland werd in tweeën drooggelegd)

in 1957 en Zuidelijk Flevoland in 1968.

Dit hele verhaal is nodig, omdat de RIJP vanaf het begin van zijn inpolderingsplannen de infrastructuur in zijn planning had meegenomen. Daarin speelde onder andere de ontsluiting van de 'Kop van Noord-Holland' een belangrijke rol.

We spreken in dat geval over de A30 en de A23, die dat deel van Noord-Holland via de Markerwaard en de Flevopolders zou verbinden met het oosten van ons land. De Markerwaard is er echter nooit gekomen. Dus ook de A30 niet.

Het Flevolandse deel van dat tracé ligt echter al vanuit die tijd vast in de bestemmingsplannen van onze provincie. Wij praten daarbij over het Adelaarstracé.

Een deel van de tweede weg, de verbinding Enkhuizen-Lelystad, is er nog wel gekomen en daarbij is gebruik gemaakt van de geplande noordelijke dijk van de Markerwaard.

De Noord-Zuid verbinding, de A6, kwam er wel, evenals de verbinding met 't Gooi, de A27.

Van de geplande ontsluiting van Flevoland is dus niet veel gerealiseerd. Alleen de A6 en de A27 bleven als échte ontsluitingswegen over. Als we daarbij bedenken dat de destijds geplande bevolkingsdichtheid van het Flevolandse gebied veel en veel lager is dan de getallen, die momenteel genoemd worden, dan is het dui-

delijk dat er een grote discrepantie bestaat tussen die ontsluiting en de inwonersaantallen van ons gebied.

Er is nog een kwestie die van invloed is geweest op de huidige Flevolandse infrastructuur.

De eerste twee polders, de Wieringermeerpolder en de Noordoostpolder, werden slechts gedeeltelijk 'omdijkt' en hadden dus een directe verbinding met het Oude Land.

Dat gebeurde niet met de Flevopolders. Men dacht de ontwatering van de hoger gelegen gebieden, Veluwe en 't Gooi, te kunnen voorkomen door Flevoland geheel in te polderen en randmeren als buffer tussen Flevoland en het Oude Land te creëren.

Die Randmeren werden echter een zeer storende factor in de verbinding van het Nieuwe Land met het Oude.

Zeker, er kwamen een aantal sluizen en bruggen over die sluizen, maar dat werden niet meer dan hoogstens secundaire verbindingen.

Het geheel overziende is het een grote vraag of alleen de versterking van de noord-zuid-verbinding voldoende zal zijn, om het Flevolandse gebied goed te ontsluiten. Die vraag zal daarom vanzelfsprekend bij dit, maar ook bij de latere symposia, aan de orde komen.

Praatpapier

Infrastructuur

in een zich ontwikkelend Flevoland

Bij onze discussies gaan we er voorlopig vanuit dat de Flevolandse bevolking in 2050 is uitgegroeid tot 1 miljoen inwoners.

De verstedelijking heeft tot op heden, als gevolg van de steeds verdergaande concentratie van de werkgelegenheid, allereerst plaats gevonden in de Randstad. Door de steeds maar groeiende ruimtebehoefte per inwoner voor wonen, recreëren en werken, is daarvoor de ruimte in de Randstad echter uitermate beperkt geworden. In mindere mate geldt dat ook voor de regio Zwolle-Kampen

Flevoland is een aantrekkelijk gebied om woningen te bouwen. Flevoland ligt gezien de bestaande infrastructuur vlak boven de lijn Amsterdam – Hamburg, Berlijn – Moskou en ruim boven de lijn Amsterdam – Munchen.

Dat zijn de lijnen die de huidige grote bevolkingsconcentraties en de economische centra met elkaar verbinden.

De verbinding met noord Europa is niet onbelangrijk, maar is door de huidige geringere vervoerbehoefte aanzienlijk kleiner van afmetingen dan die in de beide andere hoofdrichtingen.

Momenteel bestaat er een groot spanningsveld tussen de verstedelijkingsdruk op Flevoland en de beschikbare weg- en railinfrastructuur voor het locale, het woon-werkverkeer en het doorgaande verkeer.

Deze situatie wordt nog versterkt doordat de A6, zeker op het grondgebied van Almere, meer weg heeft van een stadsontsluitingsweg dan van een autosnelweg. Over een afstand van zo'n twintig kilometer heeft de weg zeven aansluitingen op stadsdelen van Almere.

In de Nota Ruimte van het ministerie VROM, die in het eerste halfjaar van 2004 gepresenteerd werd, worden, in tegenstelling tot bij de Vijfde Nota, Flevoland en Almere niet genoemd als gebieden met een specifieke 'bouwtaak'. Zeker, Almere 'mag' tot 2030 veertig duizend woningen bouwen, maar op grootschalige investeringen in de benodigde infrastructuur kan daarbij niet gerekend worden.

Als we desondanks, voor de periode 2005-2050, uitgaan van een groei van het aantal inwoners van het Flevolandse gebied tot één

miljoen, dan zullen we moeten constateren dat, zelfs als een nieuwe regering terugkomt op dat besluit, de bevolkingsgroei in de periode 2005-2020 beperkt zal moeten blijven en dat er in de periode daarna in Flevoland zeker zo'n zes tot zeven duizend woningen per jaar gebouwd zullen moeten worden.

Op zichzelf zijn dat geen absurde aantallen, maar een dergelijke groei is alleen mogelijk als de benodigde infrastructuur adequaat meegroeit met de behoefte, die een bevolkingstoename tot 1 miljoen in 2050 met zich meebrengt.

De volgende vragen moeten vooraf gesteld en mogelijk ook beantwoord worden:

- Is de huidige hoofdinfrastructuur toereikend om bij een dergelijk inwonersaantal van Flevoland voor voldoende ontsluitingsmogelijkheden te zorgen? Als het antwoord 'nee' is, blijft er de vraag: "Welke uitbreiding van de hoofdinfrastructuur zal er alsnog moeten komen?"
- In hoeverre moet de secundaire infrastructuur aangepast worden en waar?
- Blijft, zeker voor Zuid-Flevoland, het woon-werkverkeer hoofdzakelijk gericht op Schiphol, Amsterdam en in toenemende mate op Utrecht, of kan er bij deze verkeers-bewegingen uitgegaan worden van een meer normale in- en uitgaande pendel?
- Zijn er mogelijkheden om, via een prioriteitsstelling bij de uitbreiding van de infrastructuur, invloed uit te oefenen op het sneller tot stand komen van die meer evenwichtige verkeersbewegingen?
- Hoe kan een verbetering van de verbindingen met het Europese infra-netwerk bevorderend werken op de eigen economische ontwikkeling en groei van de werkgelegenheid?
- Wat is de economische waarde van het vliegveld Lelystad? Heeft de huidige ligging van het vliegveld een nadelig effect op de toekomstige verstedelijking van Flevoland? Is het, gezien deze beide factoren, zinvol om, voordat er nieuwe grootschalige investeringen gedaan moeten worden, te gaan zoeken naar een alternatieve locatie?
- Zijn er tendensen aanwijsbaar of ontwikkelingen gaande op het sociale en/of technische vlak, die in de komende vijftig jaar tot aanmerkelijke wijzigingen zullen leiden op de verplaatsingsbehoeften en de verplaatsingsmogelijkheden.

Programma



Symposium Infrastructuur in een zich ontwikkelend Flevoland

Datum : 3 november 2004
 Plaats : Lelystad
 Locatie : Gemeentehuis

Middagprogramma:

- 14.30 uur Ontvangst deelnemers middagprogramma
 14.50 uur **Opening Symposium** (raadszaal) door Jos Joosen, voorzitter V.O.F.
 14.55 uur **Welkomstwoord** door de burgemeester van de gemeente Lelystad, de heer Chr. Leeuwe
 15.00 uur **Toekomst in beeld** door Simon Wever, stedenbouwkundige
 15.20 uur **1e discussieronde**
- | | | |
|--------|-------------------|--|
| zaal 1 | Actuele dilemma's | Dr. Luca Bertolini van de Universiteit van Amsterdam |
| Urban | zaal 2 | Op weg naar 2050: toekomstbeeld |
| | zaal 3 | Op weg naar 2050: tactiek |
| Stogo | zaal 4 | Op weg naar 2050: Strategie |
| | | Drs. Peter Heerema van Locus |
- 16.30 uur korte pauze
- 16.45 uur 2e discussieronde**
- | | | |
|--------|---------------------------------|---|
| zaal 1 | Actuele dilemma's | Dr. Luca Bertolini van de Universiteit van Amsterdam |
| zaal 2 | Op weg naar 2050: toekomstbeeld | Prof. dr. ir. Luc Boelens van Urb.Unl. en Univ. v.Utrecht |
| Stogo | zaal 3 | Op weg naar 2050: tactiek |
| | zaal 4 | Op weg naar 2050: strategie |
| | | Drs. Peter Heerema van Locus |
- 17.55 uur **Afsluiting middagprogramma** in de raadszaal
 18.00 – pauze: broodjes, koffie, thee en wat warmes voor de deelnemers aan zowel
 19.30 uur het middag- als het avondprogramma

Avondprogramma: (Raadszaal, Gemeentehuis)

- 19.30 uur Ontvangst deelnemers avondprogramma
 20.00 uur **Opening avondprogramma**
- | | | |
|--|------------------------------------|--|
| | waarna de avond wordt geleid door: | Voorzitter V.O.F.: de heer Jos Joosen
Sietske van Oogen, bestuurslid V.O.F. |
|--|------------------------------------|--|



20.05 uur

Onderweg

Dhr. Wubbo de Raad,
Gedeputeerde Flevoland
door de vier inleiders

20.20 uur

Korte terugblik op resultaten middag

20.50 uur

Inleiding en reactie

Prof. dr. Oedzge Atzema,
Universiteit van Utrecht
o.l.v. Sietske van Oogen

21.20 uur

Zaaldiscussie met panel

21.55 uur

Afronding discussie

22.00 uur

Afsluiting symposium

Sietske van Oogen
mr. Jos Joosen, voorzitter VOF

waarna een half uur napraten onder het genot van een drankje.



Symposium **Lelystad**



Ontvangst in het Stadhuis Lelystad

Het vierde symposium, dat op 3 november in het stadhuis van Lelystad gehouden werd, had de titel "Infrastructuur in een zich ontwikkelend Flevoland" meegekregen.

De uitgangstellingen

Het eerste, dat wij bij de voorbereiding van een symposium doen, is het opstellen van een 'praatpapier', dat als uitgangspunt voor de discussies gebruikt gaat worden. Het opstellen van het discussiestuk vraagt in zijn algemeenheid vrij veel tijd, vooral omdat ook de inleiders daarbij betrokken moeten worden. Zij zijn uiteindelijk de deskundigen. Een aantal uitgangstellingen voor de zes symposia waren echter onaantastbaar. Niet omdat zij waarheden bevatten. Misschien zelfs het tegendeel. Zo is één van die uitgangstellingen: "Bij onze discussies gaan we er vanuit dat de Flevolandse bevolking in

2050 is uitgegroeid tot 1 miljoen inwoners." De mogelijkheid dat dat getal gehaald zal worden, is echter bepaald niet groot. Het is zelfs de grote vraag of we dergelijke aantallen moeten accepteren. Het gaat, ondanks de grote 'streef'-getallen, die door overheden steeds weer genoemd worden, namelijk niet om aantallen, maar om een acceptabel leefmilieu en dat zowel voor de mens als voor de rest van de natuur. Deze kant van de zaak kwam tijdens dit symposium dan ook regelmatig aan de orde. Zelfs de gedeputeerde Wubbo de Raad, onderschreef dat, toen hij bij de opening van de avondsessie stelde: "Flevoland kan groeien, maar wel onder een aantal condities. Groei is niet persé noodzakelijk. Eerst moeten de achterstanden op het gebied van de voorzieningen weggewerkt worden. Werkgelegenheid, en dus het terugdringen van de pendel, is daarbij cruciaal.



De Middagsessie

Na de opening van het symposium door de voorzitter van de stichting Vitaal en Ondernemend Flevoland (V.O.F.) de heer Jos Joosen en het welkomswoord van de burgemeester van Lelystad, de heer Chris Leeuwe, werd het woord gegeven aan Simon Wever.

Infrastructuur in beeld

Aan de hand van zijn modellen en andere illustratieve beelden (zie onze webside www.vitaalondernemendflevoland.nl), zette hij kritische kanttekeningen bij de diverse voorgestelde oplossingen om tot een betere bereikbaarheid van en naar Flevoland te komen. Ook het positie van het vliegveld Lelystad kwam aan bod, waarbij hij pleitte voor een verplaatsing

van het vliegveld naar het noorden van Lelystad en wel naar de omgeving van de kruising van de A6 met de A23 en de kruising van de Hanzelijn met de railverbinding naar Groningen.

Actuele dilemma's

Veel van de mobiliteitsdilemma's in de Noordvleugel van de Randstad, zo stelde dr. Luca Bertolini, hebben te maken met de scheve woon-werkbalans in de regio. Steeds meer banen rondom Schiphol en Amsterdam, steeds meer woningen in Almere, en een steeds minder toereikende infrastructuur daartussen. De Noordvleugelconferentie had hiervoor een oplossing bedacht. Beginnen met het bouwen van woningen dicht bij Schiphol en wel in de Haarlemmermeer en de Bollenstreek en daarbij gebruik maken van de bestaande infrastructuur. De eventuele schaa sprong van Almere zou pas bod komen als de infrastructuur daar in orde was. De Nota Ruimte gooide echter roet in het eten. In de Haarlemmermeer en de Bollenstreek mogen geen woningen gebouwd worden en over de infrastructuur naar Almere wordt 'nagedacht'. Velen betwijfelen of deze infrastructuur voldoende zal zijn en of die op tijd komt.

Wat betekent dat voor Flevoland?

Uitgangspunt is dat het nog alle kanten op kan gaan en dat er dus meerdere ontwikkelingspaden zijn. Natuurlijk, de infrastructuur kan voldoende blijken te zijn en op tijd komen. Maar als dat niet het geval is, zoals de realiteit aangeeft, zou het groeitempo van de Flevolandse bevolking omlaag gebracht kunnen worden. Maar dat is uiteraard niet de enige oplossing. Misschien lukt het om – en dit is de derde mogelijkheid – in Flevoland genoeg

banen te creëren, zodat de afhankelijkheid van de werkgelegenheid in Amsterdam sterk wordt afgezwakt. Een volgende alternatief is dat het werken en het wonen in de toekomst dusdanig anders georganiseerd wordt, dat de mobiliteitsproblematiek sterk afneemt. Denk daarbij bijvoorbeeld aan vormen van telewerken en/of aan een grotere flexibiliteit in activiteitenroosters. Tenslotte kan de mobiliteit zelf anders geregeld worden, bijvoorbeeld door technologische doorbraken die de benutting van de huidige infrastructuur groter zou maken. Kortom: De geschetste mobiliteitsdilemma's kennen meer dan één oplossingsrichting. De hamvraag wordt daarom: "Waarop zet Flevoland in?" Het slagvaardig handelen van de provincie is uiteraard gebaat bij een duidelijke keuze. Twee zaken zijn daarbij van belang. De eerste luidt: "Hou explicieter rekening met de onderlinge afhankelijkheid van ruimte en infrastructuur. Nog veel meer wonen in Flevoland, gecombineerd met werken in Amsterdam, kan niet zonder een significante betere infrastructuur." Het tweede punt is: "Hou rekening met de onvermijdelijke onzekerheid omtrent de afloop. Onderschat echter de eigen mogelijkheden niet. De toekomst hangt van vele factoren af en die liggen veelal buiten de greep van de Flevolandse partijen. Maar het eigen handelen is nadrukkelijk een belangrijke factor. Hoe slagvaardiger dat handelen, hoe meer bepalend dat zal zijn."

Van reistijd naar kwaliteitstijd

Bij het begin van zijn inleiding, die tot doel had een toekomstbeeld te schetsen, formuleerde professor dr. Ir. Luc Boelens een aantal trends. Hij begon met de opsomming van een aantal trends die min



De modellen van
Simon Wever

of meer bepalend zijn geweest voor de huidige situatie. Tijdens de industriële revolutie, die startte in de laatste helft van de negentiende eeuw, ontstond tevens de planologie: het maken en inrichten van de samenleving. In de laatste decennia ontwikkelde zich de telematica. Dat heeft enorme consequenties gehad op het gebied van de mobiliteit. Opdelen en samenvoegen van de ruimte vindt nu plaats. De laatste trend is het afsplitsen van bedrijfsonderdelen en het vestigen van die onderdelen, daar waar de arbeid goedkoop is. Nieuwe clustering van hoofdkantoren ontstaan en steden gaan veranderen. Als nieuwe trends noemde hij:



Peter Heerema bij de
brug van Mostar

De doorgaande toename van de mobiliteit. In de periode tot 2025 wordt wereldwijd een verdrievoudiging van het aantal reizigerskilometers verwacht.

Vervolgens de wet van Brever:

Volgens die wet is iedereen nog steeds gemiddeld anderhalf uur per dag mobiel. Maar het bereik in die tijd wordt steeds groter. Dus tijd in plaats van afstand.

Mobiliteitsstijlen: De bevolkingssamenstelling wordt steeds gevarieerder.

Daarmee de activiteitenpatronen en de levensstijlen. Het standaardgezin wordt een minderheid, evenals de reiziger.

Geleid vervoer: Dat wordt ook de toekomst bij het autovervoer.

Luchtvervoer:

Dat zal sterk gaan toenemen en een steeds belangrijker economische factor worden. Het Skyteam (KLM en Air-France) gaat een mainportvisie ontwikkelen. Hij stelde daarna de volgende conclusies: Van aanbodgericht naar vraaggericht denken en doen. Focus op differentiatie naar mobiliteitsstijlen. Rekening houden

met de verblijfswaarde van de reis. Herintegratie van stromen en plekken

Tijdens de discussie kwam allereerst de verstedelijking en de economische groei aan bod. Daarbij merkte Luc op dat de bevolkingsopbouw in Flevoland sterk zal veranderen. Hij voorziet dan ook een trend van uitbreiding naar herstructure-ring. Het bouwen van nog eens 40.000 woningen in Almere vindt hij daarom onnodig. Wij moeten, zo stelde hij, niet blijven voortborduren op de huidige lijnen. In de komende tijd zal er enorm veel gaan veranderen. De vraag is wel, hoe we moeten inspelen op die veranderingen. Voor Europa, voor Nederland, maar ook voor Almere geldt dat alles draait om het behoud van de internationale concurrentiepositie. Dus flexibel en innovatief bezig blijven.

Ook de relatie Schiphol-Flevoland kwam indringend aan bod. Daarbij werd zeker niet alleen gedacht aan werkgelegenheid daar. Eerder aan het omgekeerde.

Martin Stijnenbosch en de A30



Schiphol is op zoek naar nieuwe markten. Maar het heeft daarvoor nieuwe faciliteiten nodig in de vorm van congresruimten, recreatiemogelijkheden, enz. Niet te ver weg. Dat kan een mogelijkheid zijn voor Flevoland. De lokale overheid hier moet meer gebruik maken van zijn eigen voordelen. Daar is inventiviteit en creativiteit voor nodig. Plannen, bijvoorbeeld het IOP, waarbij alles voor vele jaren is vastgelegd, zijn geen goed middel.

Tactiek

Dr. Martin Stijnenbosch begon in zijn groep met de vraag of infrastructuur leidend moet zijn voor de ruimtelijke inrichting. In het verleden zag je dat woonfuncties werden overgeheveld, waarna de infrastructuur er (hopelijk) achteraan kwam. Je kunt ook andersom redeneren: bij het inrichten van de plannen gaan we ervan uit dat de infrastructuur er is. In het buitenland gebruikt men die methode heel veel. Tijdens de discussie daarna bleek,

dat men die methode voor Flevoland niet zag zitten. Men vond wel dat er duidelijke afspraken gemaakt moesten worden. Eerst zouden de achterstanden weggevoerd moeten worden en pas daarna zou je kunnen gaan kijken naar de mogelijkheden die de infrastructuur biedt. De tweede vraag was waar je de prioriteit zou moeten leggen. Daarbij bleek dat men vindt dat de schakelfunctie van Flevoland veel sterker naar voren moet komen. Wat minder gericht op het Amsterdamse. Kijkend naar de lange termijn zou je ervoor moeten zorgen dat de A30 gerealiseerd wordt, want dan krijg je een verbinding tussen het oosten en zuidelijk Flevoland. Dat heeft een duidelijke meerwaarde die zichzelf bewijst. Bij de bespreking van de lange termijn ontwikkeling, dus in de richting van 2050, werd opgemerkt dat de behoefte om dichtbij huis te werken veel groter zal worden, dan de vanzelfsprekendheid die nu het pendelen heeft. ICT biedt wat dat betreft

veel mogelijkheden. Flevoland zou wat dat betreft de oren minder naar Amsterdam moeten laten hangen, want Flevoland heeft een paar sterke troeven. Denk aan de jonge beroepsbevolking en de mooie woonomgeving. Ook de Zuiderzeelijn wordt belangrijk gevonden vanwege de meerzijdige oriëntatie. Over het vliegveld gesproken. De heer Stijnenbosch vindt dat de huidige ligging de ontwikkelingsmogelijkheden van Flevoland sterk beperkt. De groep kon zich grotendeels vinden in één van de modellen van Simon Wever, waarbij het vliegveld verlegd is tot bij het knooppunt Hanzelijn, Zuiderzeelijn en de A23. Een perfecte locatie als je er vanuit gaat dat het een volwaardig business airport wordt. Als probleem ziet de groep het verschil in proceduretijd tussen wonen en infrastructuur, die voor de laatste tientallen jaren langer duurt. Dat betekent dat je

nu al moet weten wat er aan infrastructuur nodig is en komt, voordat je de woonfuncties kunt gaan realiseren.

Samengevat:

De werkgroep 'Tactiek' beschouwt de infrastructuur als bepalend. Zet in op meerzijdige oriëntatie. Zorg dat je sterke punten naar voren komen. En als de IJmeerlijn er moet komen, laat Amsterdam die dan vooral betalen.

Strategie

Drs. Peter Heerema van Locus, begon zijn inleiding met de vraag: "Waarom verbinden?" Tegelijkertijd toonde hij een dia van de brug tussen Servië en Mostar, die in de oorlog tussen Bosnië en Servië volledig vernield werd en inmiddels weer is gerestaureerd. "Het is niet alleen een prachtige brug", zo stelde hij, "maar hij heeft een overstijgende betekenis. Het is een symbolische schakel, de verbinding



Samen in discussie 1012



Jan de Koning, ex-directeur RIJP

tussen oost en west, tussen de orthodox Christelijke en de Moslimcultuur en daarnaast van groot strategisch, bedoeld om groepen te herenigen, bij elkaar te brengen. De groep kreeg daarna de vraag voorgelegd: "Waarom verbinden, wat is de reden daartoe?" Hij formuleerde zelf vier redenen: Mensen met elkaar in contact brengen, de symbolische waarde, resultaten en rendement en het gebruik. "Flevoland zou er goed aan doen", zo stelde hij, "zich dezelfde vraag te stellen: wat wil men met verbindingen? Onderdeel zijn van een groter geheel, een Europese kustroute bijvoorbeeld, stelt bepaalde eisen. Mensen moeten een reden hebben om naar Flevoland te komen. Mensen verwachten veel van infrastructuur als het gaat om economische effecten. Er bestaat de neiging zich rijk te rekenen, terwijl het effect ook de andere kant op kan. Diverse onderzoeken hebben aangetoond dat het met de economische effecten vaak tegenvalt. Het gaat uiteindelijk om het culturele verhaal: Hoe liggen de

relaties tussen de mensen, de zakenlieden. Hoe speelt de Kamer van Koophandel in op processen. Hoe lokt de provincie bedrijven?

De avondsessie

Het bereikbare centrum



Onze Italiaan Luca Bertolini

Gedeputeerde Wubbo de Raad
aan het woord.

Wubbo de Raad noemde in zijn openings-
betooog een aantal belangrijke data's.
In 2006, het jaar van de verkiezingen,
wordt de planstudie voor de wegverbin-
ding tussen Schiphol en Almere bekend
en in datzelfde jaar wordt ook de aanleg
van de Zuiderzeelijn besproken.
Overigens moet er tot 2009 gewacht wor-
den, voordat er werkelijk iets gaat gebeu-
ren. Er is voor die projecten geld gereser-
veerd, maar dat is eventueel pas vanaf
2011 beschikbaar. "Onacceptabel", stelde
Wubbo de Raad, waarbij hij nog opmerkte,
dat voor de aanleg van een snelweg al
snel zo'n twintig jaar nodig is. Met de uit-
gesproken verwachting: "Flevoland is
onderweg naar het bereikbare centrum
van Nederland", beëindigde Wubbo de
Raad zijn inleiding.

Reactie op de middagsessie

De heer Atzema begint met de opmerking
dat hij deze dag buitengewoon interes-
sant en informatief vindt en stelt daarna
dat hij graag als naïeve buitenstaander
wil reageren op dat wat er hiervoor
gezegd is. "Het verhaal van de heer De
Raad", zo begon hij, "had de titel 'onder-
weg'. Blijkbaar naar het uitgroeien van
Flevoland tot het bereikbaar centrum van
Nederland. Tja...is dat zo? Is Flevoland
wel een centrum? Een centrum wordt niet
uitsluitend door geografie ingegeven,
maar is een functioneel begrip: daar komt
alles bij elkaar. Is dat de bedoeling? Zo
ja, dan heeft de heer Atzema vanuit de
werkgroepen heel andere geluiden ge-
hoord." Volgens de heer Atzema staat
één vraag centraal: "Verwacht men dat er
in de komende 45 jaar in de situatie van
Flevoland een systeembreuk optreedt of
niet? Is men eigenlijk het bekende aan
het doortrekken of verwacht men sys-



teembreuken? Als dat zo is, dan kom men
wellicht tot een andere beoordeling van
de behoeften aan infrastructuur." Volgens
de heer Atzema zitten die systeembreu-
ken er in. Doortrekken van het bekende
houdt in dat men verwacht dat Flevoland
door de toename van bedrijvigheid en
bewoners, steeds meer een centrale func-
tie zal krijgen. Maar bij de terugkoppeling
vanuit de groepen, komt duidelijk naar
voren dat men niet vanuit die centrale
positie denkt, maar dat deze regio een
eigen identiteit gaat ontwikkelen en van
daaruit doelstellingen ontwikkelt voor o.a.:
infrastructuur vanuit de karakteristieke
ruimte en groei. Een tweede tegenstelling
is, dat het doortrekken van het bekende

In de raadszaal van Lelystad



leidt naar verhalen van wat technologisch mogelijk – technology push – is. Maar daar staat tegenover de market pull: waar is vraag naar in dit gebied? Het derde is er het groeien naar een veelzijdige oriëntatie tegenover de belevingsaspecten. Ten slotte is er het betalen door Den Haag omzetten naar het betalen door Amsterdam. Er zijn veel meer voorbeelden, maar het inschatten van deze systeembreuken is belangrijk.

In 2006 komt er vanuit Den Haag mogelijk zicht op de kwestie: “Hoe verder met Flevoland?” De vraag is of je daarop moet wachten. Misschien kun je, vanuit reële en concrete doelstellingen, op dit moment al zeggen, dat je coalities kunt sluiten met andere relevante vraagpartijen op basis van de eigen identiteit. Niet in plaats van, maar aanvullend. Het vertrekpunt hoeft niet te zijn: “Komt alles op tijd?”, maar:

“Kunnen dingen ook anders?” Dat kwam al naar voren in de groep van dr. Luca Bertolini. Er kan gedacht worden over minder woningen. Meer werken kan ook, maar dat hoeft niet altijd op bedrijfslocaties. Dat thema kan verder uitgewerkt worden. En hoe gaan we ons in de toekomst verplaatsen? Ook daarin kan een interessante systeembreuk zitten. De groep van Luc Boelens heette ‘Toekomstbeeld 2050’. Bij beelden denk men erg aan ruimtelijke beelden. Boelens schetst een analytisch beeld en dat is aardig. De kans op systeembreuken blijkt dan ook wel degelijk aanwezig. Bijvoorbeeld dat er qua mobiliteit nu een beperkt aantal keuzes zijn, die mogelijk die tot een veelheid van keuzes kan leiden. Onbereikbaarheid heeft daarbij ook z’n voordelen.

De heer Stijnenbosch bracht in zijn groep de eigen identiteit naar voren en het

belang van een veelzijdige oriëntatie. De A30 bijvoorbeeld. Als die doorgetrokken wordt, wordt dat de slagader van de komende tijd. De kansen liggen in het zuidoosten, stelt hij. Is dat zo?

Wat toekomststrategie betreft:

In feite komt dat neer op twee vragen:

“Wat kan je en wat wil je?” Je zou volgens de heer Heerema jezelf aantrekkelijker moeten maken en je afvragen, wat je met wat wilt verbinden. Pas als je dat met elkaar verbindt, is er sprake van een strategie. Verder stelde hij dat de effecten van infrastructuur op de economie gering zijn. Dat klopt, want iedere verbinding gaat twee kanten op en wat je wilt, kan dan aan je voorbij gaan.

Discussie met de zaal

Vraag:

De gespreksleider van de avond, mevrouw Sietske van Oogen, opende de discussie met een vraag. Nederland, zo stelde zij, is niet groter dan de Franse provincie Normandië. We doen alsof we Duitsland zijn, als we kijken naar openbaar vervoer en infrastructuur. Waarom worden er zware middelen ingezet en niet meer kleinere zoals bijvoorbeeld lightrail? De heer *Stijnenbosch* antwoordt dat de kusten heel verschillend zijn en daarom bepalend. En infrastructuur heeft wel degelijk een effect op de economie. De market pull van infrastructuur, daar geloofde de heer *Stijnenbosch* niet in. Infrastructuur wordt niet privaat gefinancierd. Zeker voor Flevoland zullen de effecten van aansluiten op de E-wegen groot zijn. Verder ziet de heer *Stijnenbosch* geslotenheid en onbereikbaarheid op geen enkele manier als een voordeel. De ICT ontwikkelingen maken,

dat iedereen wordt opgenomen in een steeds groter netwerk. Nabijheid is niet meer van belang, maar wel waar je woont en wat je kan bereiken. Hij vertelt dat hij in Almere onderzoek heeft gedaan naar de werkgelegenheid in de woonbebouwing. Dat blijkt 43% te zijn. Je moet veel meer vanuit huis gaan denken, dat biedt grote mogelijkheden.

Vraag: Kan de moeilijke bereikbaarheid van de Randstad een voordeel worden voor Flevoland? Zullen op den duur de bedrijven in de Randstad niet naar Flevoland komen, waar de bereikbaarheid



Oedzge bezig met zijn 'systeembreuken'
Wubbo vraagt zich af ...

Martin Stijnenberg reageert ... Luca wacht af



voor het personeel en vanuit de rest van het land veel beter is?

Luc Boelens: In West Europa is alles even goed bereikbaar, grote bedrijven maakt het niet uit waar ze zitten.

Gaat Flevoland mee in de vaart der volkeren? De vraag is dan, wat de meerwaarde is. Wat bied je meer dan bijvoorbeeld de omgeving Schiphol? Het ruimte-groen-en-rust-verhaal is mooi, maar wat biedt Flevoland daarin meer dan bijvoorbeeld Drente, Groningen of Friesland? Wat maakt deze regio anders en uniek en welke bereikbaarheid past daar bij?

Niet meedoen kan ook. Misschien wordt dat – gezien de ontwikkeling van de samenleving – op termijn een kwaliteit van de eerste orde. In zuid Limburg worden op dit moment gebieden bewust afgesloten, zodat er een belangrijke toeristische kwaliteit ontstaat. De heer *De Raad* zegt dat Flevoland onderdeel is van de Deltametropool en daar moet een probleem opgelost worden. Flevoland kan daarbij een rol spelen en is daar zelfs

voor gemaakt. Almere denkt nadrukkelijk na over landelijk, hoog kwalitatief wonen langs het Gooimeer, maar wel bereikbaar. Flevoland is een schakelprovincie en moet daarom alzijdig ontwikkeld zijn.

Niet voor niets begint, bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen, PPS als nieuwe financieringsvorm op te komen. Het bedrijfsleven heeft belang bij een goede ontsluiting en heeft daar geld voor over. De heer *Atzema* zegt dat hij niet gezegd heeft dat economie en infrastructuur niets met elkaar te maken hebben. Waar het om gaat is, wat de toegevoegde waarde is van meer infrastructuur binnen het huidige aanbod en of je kunt verwachten dat dat zich vertaalt in meer werkgelegenheid, in hogere economische productie. Er is wat werkgelegenheid betreft een verdelingsprobleem in Nederland en niet zozeer een ontwikkelingsprobleem vanuit centra. De heer *De Raad* is het daar niet mee eens. Flevoland is niet voor niets 'ontwikkelingsgebied' in Europa.

Vraag: Er wordt vanavond gepraat vanuit

een enorm tekort aan fysieke infrastructuur, zeker als je dat doortrekt naar 2050. Als je de begrippen die vanavond over tafel zijn gegaan tegen elkaar afzet, kom je wat Flevoland betreft met 'inwonersaantallen', 'sociale netwerken', 'bedrijven-netwerken', 'voldoende kritische massa en vermogen', 'nabijheid en afgeslotenheid', 'Helsinki ontwikkeling', enz. Voor Flevoland is fysieke bereikbaarheid noodzakelijk om daarmee een impuls te geven aan de mensen die er nu zijn, maar ook voor nieuwe ideeën en de mensen, die nog zullen komen. De heer *Boelens* vraagt zich af of er wel een tekortsituatie is. Misschien dat er over 25 jaar aanvul-

lingen op dat gebied te realiseren vallen, maar er is nu ook iets aan de hand. Het gaat niet alleen om bereikbaarheid en ruimte. Kijk naar internationals. Die willen geen vijf jaar wachten om een kantoor neer te zetten, die gaan weg uit West Europa. Als men er niet in slaagt om te praten met die bedrijven en een grotere dynamiek tot stand te brengen, dan heeft West Europa het heel snel gehad. Op Schiphol breekt langzamerhand het besef door, dat niet het negen keer vliegen op New York in plaats van vijf keer, internationaal concurrerend is, maar gebundelde krachten van onderop, zodat maatwerk voor bedrijven mogelijk wordt. Flevoland zou ook op die manier moeten kijken. Niet zomaar meelopen met het MIT.

Vraag: Voorzitter Sietske van Oogen vat samen: er is een tekort aan infrastructuur en werkgelegenheid, maar je kunt het ook omdraaien. Misschien hebben we in relatie daarmee wel teveel inwoners en moeten we zeggen: laat het maar gebeuren in de Haarlemmermeer. Ze vraagt Simon Wever – betrokken bij de inrichting van Noord Holland en Flevoland - om een reactie. Simon Wever zegt dat ook in Noord Holland de definitie van ruimtelijke ordening was: "Wat mag, kan niet en wat kan, mag niet." Dat geldt ook voor de bollestreek. Waar we volgens Simon niet omheen kunnen, is dat er vanuit de volkshuisvesting in toenemende mate een ruimteclaim wordt gedaan op Flevoland. Dat is geen vrijblijvende zaak. Als Schiphol blijft groeien en er wordt geen antwoord gevonden op het volkshuisvestingsprobleem, dan zou Schiphol onder zijn banen een soort Almere moeten bouwen. Vanuit dit soort economische brandpunten is de schaalvergroting ontstaan en dan kan je als Flevoland niet meer zeg-



Peter Heerema kijkt sceptisch

Simon ... en het IOP



gen dat je niet meer mee doet. Dat betekent dan wel, het maken van een inhaalslag. De meerzijdige bereikbaarheid zou optimaal moeten zijn, maar dat is momenteel problematisch te realiseren.

Dergelijke grootschalige projecten worden juist geminimaliseerd. Simon vraagt de provincie nadrukkelijk, met een alternatief voor de IJmeerontwikkeling te komen.

Er ligt een Integraal OntwikkelingsPlan. Er is momenteel echter een enorm verschil tussen de volkshuisvestingvraag en de infrastructuurvraag.

Bouwen in de cul-de-sac van Pampus houdt in, dat de eerste passagier pas over 20 jaar kan instappen, laat staan over de weg. Wever pleit sterk voor een alternatief voor het IOP. En wel vanuit de eigen identiteit van de provincie, waarbij misschien het geld, voor het bouwen van de 50.000 woningen in het zuidwesten van Almere en het aanleggen van de weg en de rail, benut kan worden voor een

magneetwefbaan tussen Schiphol en Lelystad. *Luca Bertolini* reageert.

Je kunt meerdere kanten op: Minder woningen, meer infrastructuur, meer werken. Het kan ook zijn dat de hele groei zich naar elders verplaatst. Schiphol is meer dan een luchthaven, het is ook de omgeving die meetelt. Maar wat gedaan wordt is dat er wel ruimte wordt geboden voor de groei van de luchthaven, maar niet voor de omgeving. Als Flevoland hierin een rol moet spelen is er ook het punt van meerwaarde. Bereikbaarheid en nabijheid spelen dan mee. Als je daarin meer kunt bieden, ontstaat er een meerwaarde. Daarom is de A30 interessant. Maar ook het inbrengen van verschillende kwaliteiten en schaalniveaus. De Oostvaardersplassen bijvoorbeeld zijn wereldberoemd en tegelijkertijd een goed voorbeeld van onbereikbaarheid als unique selling point. *Vraag*: Isolatie leidt over het algemeen tot een toename van identiteit

terwijl verbinding leidt tot afname ervan. Spreker denkt dat er voldoende fysieke infrastructuur is, op bepaalde momenten van de dag is de bereikbaarheid wat lastig, maar de vraag is of meer infrastructuur dat oplost. Het zit, volgens de vragsteller, veel meer in economische, organisatorische en sociale netwerken en Flevoland zou daar veel meer kracht uit moeten putten. *Vraag:* Voor wie doen we het eigenlijk? Dat is voor de inwoners van Flevoland. Er is veel nuttige informatie over tafel gegaan maar het blijkt een en-en-verhaal, zowel op micro als macro-niveau. Wat kan je en wat wil je? Je kunt het IOP aanbieden, met de opmerking naar de rijksoverheid, dat er een pro-

bleem is voor de bouw van 150.000 woningen. Flevoland kan daar voor een deel aan tegemoet komen, maar voor wat, hoort wat. Voorzieningen uiteraard. *Vraag aan de heren aan tafel:* Hoe moet ik moet als politicus aan mijn kiezers uitleggen, dat we verder groeien, maar langer in de file moeten staan, als we niet toegaan naar een PPS constructie. Het rijk wacht tot 2011 en verder, voordat er geld komt. *Luca Bertolini:* wat willen bewoners en ondernemers in Flevoland? *Reactie vragsteller:* Mensen laten zich niet dwingen en kijken naar hun eigen belang. Als overheid kun je faciliteren en een beetje bijsturen. Als de files langer gaan worden, zullen mensen gaan verhui-



Sietske in haar element



Luc Boelens zet de puntjes op de 'i'
... en Wubbo schrijft ze op

zen. Wachten op het rijk duurt te lang. Je kunt als Almere bijvoorbeeld zeggen: "Wat wordt het eindbeeld?" Een burger voelt zich over het algemeen het beste thuis in een middelgrote stad met alle voorzieningen. Dat biedt Almere op dit moment. We willen echter ook meedoen in de Deltametropool. Je moet echter kijken naar wat reëel is.

Noordoostpolder

Sietske van Oogen wil graag weten wat de mening is over het gebied Noordoostpolder. Er wordt vanavond namelijk vooral gesproken over zuidelijk Flevoland. *Reactie vanuit de Noordoostpolder:* Het is me opgevallen dat de Noordoostpolder niet genoemd wordt, tenzij ik dat zelf doet. Het is duidelijk dat de Noordoostpolder andere belangen heeft dan het zuidelijk deel van Flevoland. Er zijn heel grote logistieke bedrijven in de Noordoostpolder gevestigd en dat

betekent dat dat gebied blijkbaar goed bereikbaar is. Wat de Zuiderzeelijn betreft hindert het mij dat er teveel wordt gesproken over de magneetzwefbaan. Dat is weinig objectief, een hinderlijke lobby. De Noordoostpolder heeft behoefte aan een station, zodat de inwoners met de trein naar Schiphol kunnen en meer niet.

Afsluitende opmerkingen

Luc Boelens: Het is de vraag voor wie je dit allemaal doet. Niet alleen voor de mensen van nu, maar ook voor hen die er over 20 jaar leven. Nu willen mensen misschien nog huisje, tuintje, maar in die tijd kan dat geheel veranderen. Dan is de vraag mogelijk compleet anders. Wonen op andere plekken, met andere dichtheden. En misschien moet er in die tijd meer gebouwd worden voor 55+ers of starters. Die willen mogelijk niet meer in Vinexlocaties wonen. Het is dan de vraag of al die grote infrastructurele projecten wel allemaal nodig zijn. Dat alles kan wel

degelijk gecombineerd worden met andere belangen, die spelen op de internationale concurrentieposities. Maar dan moet je gaan nadenken over andere allianties en coalities, in combinatie met productmarkt combinaties. Van aanbodgericht denken naar vraaggericht denken.

Oetzge Atzema: Het is interessant over infrastructuur in Flevoland na te denken vanuit de verwachting dat er fundamentele systeemveranderingen plaats gaan vinden, die niet afgedwongen worden door voortschrijdende technologie, maar vooral ontstaan als gevolg van de sociale en economische ontwikkelingen in dit gebied. *Simon Wever:* Simon Wever is het eens met Luc Boelens voor wat betreft de veranderende behoeften in de toekomst.

Vandaar zijn probleem met het IOP. Bebouwen van Pampus heeft geen zin als er pas over 20 jaar infrastructuur komt. Laten we als provincie proberen de strategische ligging goed te benutten, in de wetenschap dat er anderen zijn die aan touwtjes proberen te trekken. Lift eventueel mee, maar benut je eigen identiteit.

Luca Bertolini: Oplossen kan alleen als je over de grenzen kijkt. Pas als je weet wat anderen te bieden hebben, kun je je eigen uniciteit gaan uitbuiten.

Peter Heerema: Heerema verwijst naar een dia, die hij 's middags getoond had, van een rustig vissende man, met aan de overkant een rijtje mooi aan het water gesitueerde woningen. Het beeld van een man die na het vissen thuis aan het werk



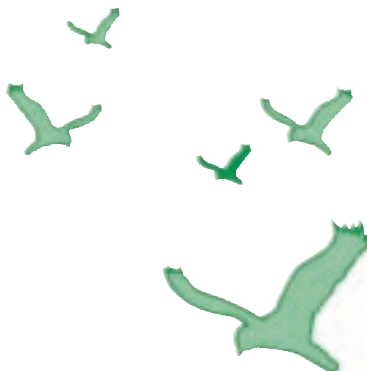
De toekomst van Luc Boelens

gaat achter zijn computer, sprak de mensen aan. Peter Heerema vraagt zich af waarom alles zich zo zwaar rond de as Almere-zuidelijk Flevoland afspeelt. Waarom wordt er niet meer naar het noorden en het oosten gekeken?

Sietske van Oogen: Zij merkt op, dat vanavond de nadruk is gelegd op systemen doorbreken en meer samenwerking met de publiekprivate partijen. Zij heeft zelf wel eens de indruk dat in Nederland meer gebeurt, als er nauwelijks of niet over gesproken wordt. Is dat ook een manier van systeem doorbreken? De Piet Heintunnel in Amsterdam lag er bijvoorbeeld zomaar ineens. Zij geeft voor de afronding van het geheel het woord aan Wubbo de Raad.

Wubbo de Raad: Die vindt, dat er wel degelijk gepraat moet worden. Er staan tienduizenden dagelijks in de file. Nederland kiest voor netwerken en assen. Misschien kan er wel een nieuwe as bij, de A30 bijvoorbeeld. De provincie zet echter voorlopig in op de noordelijke ont-

wikkelingsas. Op enig moment, maar pas na 2020, kan de A30 in beeld komen. Het is Wubbo de Raad vandaag opgevalen, dat er door de wetenschap anders tegen economische ontwikkelingen en potentie wordt aangekeken. Het unique selling point van Flevoland kan recreatie zijn. Daar liggen de kansen. Wat systeembreuken betreft: een 24 uren economie met vrijere werktijden zou veel oplossen. Verder verwacht Wubbo, voor de oplossing van de huidige problemen, veel van de technologische ontwikkelingen. De politiek kiest ook wel voor alzijdige ontwikkeling, maar kan niet alles tegelijk. Daarom is gekozen voor het eerst bouwen aan de westzijde van Almere. De provincie heeft goede partners in de Noordvleugel. Als die er niet zouden zijn, zou het een strijd worden om de 21 miljard, die nu in het MIT zit. Daarin zal in de toekomst ook het bedrijfsleven een andere rol gaan spelen. *Sietske van Oogen* dankt de aanwezigen en geeft het woord aan Jos Joosen, de voorzitter van het V.O.F., om deze boeiende bijeenkomst af te sluiten.





Bedankt

Toen wij op maandag 25 november 2002 voor het eerst bij elkaar kwamen noemden wij ons nog: "Denktank 'Integraal Flevoland'". Wij hadden toen geen flauw benul, waaraan we begonnen waren. Wel werd tijdens die bijeenkomst onze doelstelling geformuleerd: "Het op gang brengen van een discussie over een integrale inrichting van Flevoland". Inmiddels had Simon Wever op ons verzoek zijn uitwerking van de Vijfde Nota, compleet met een aantal groeimodellen, uitgebracht, die op 13 december 2002 in het stadhuis van Almere werd gepresenteerd. In het begin stond bijna iedereen, die wij raadpleegden, uiterst sceptisch tegenover onze plannen. De reactie was meestal: "Uiterst ambitieus dus onuitvoerbaar!" Maar hier in Lelystad houden we inmiddels ons vierde symposium in de reeks van zes en de voorgaande drie waren zonder meer een succes. Dat hebben wij echter niet op eigen kracht gedaan. Ook dit symposium niet. Zonder de belangeloze hulp van zeer veel mensen en instellingen, was dat alles onuitvoerbaar geweest. Daarom bedankt! De initiatiefnemers, de participanten in ons samenwerkingsverband, de gemeenten, de Christelijke Hogeschool in Dronten, de Provincie en die lange rij inleiders, bij dit symposium opnieuw vijf. Zonder u en uw medewerkers zou het een trieste vertoning geworden zijn.

Er is echter, vinden wij, ook lering te trekken uit dit gebeuren. Met elkaar, met de nadruk op 'elkaar', overheden en particulier initiatief, is, als het eigenbelang even opzij gezet wordt, onverwacht veel te bereiken. Daarom hopen wij, dat ons initiatief de aanzet mag zijn om met hernieuwd elan te gaan samenwerken met het doel om van Flevoland een mooi land te maken. Voor alles wat leeft in ons gebied. Samen kunnen we zóóveel ...

Bedankt bij voorbaat

Eind 2002 vormden de Kamer van Koophandel Flevoland, de Milieuraad Almere, de NLTO, de Rabobank Groep, de SEOR Flevoland en de Vereniging Bedrijfskring Almere een 'denktank'. Het was hun gezamenlijk doel breed ter discussie te stellen op welke wijze de verstedelijking zich in de toekomst in Flevoland zal manifesteren en welke veranderingen er zich in het gebied zullen en kunnen voordoen. De vraag is ook welke de meest wenselijke ontwikkelingen zijn voor elk deel van Flevoland.

Het staat vast dat de Flevolandse ruimte onder de druk zal blijven staan van de steeds verder uitdijende Randstad. De toekomstige groei van Almere is daarvan een te voorzien effect. De potentiële groei tot 400.000 inwoners in 2030, de zogenaamde 'schaalsprong', werd het onderwerp van de studie Integraal Ontwikkelings Plan (IOP) Almere. De verstedelijking zal echter niet stoppen bij Almere, maar zal zich ook in de rest van het Flevolandse gebied laten gelden.

De 'denktank' gaf het gezamenlijk initiatief vorm in de Stichting Vitaal en Ondernemend Flevoland, kortweg de V.O.F. Het bestuur van de stichting, bestaande uit personen die aan de instellingen verbonden zijn en enige andere deskundigen, zet zich in om de hiervoor genoemde doelstellingen te realiseren.

Stichting Vitaal en Ondernemend Flevoland

Secretariaat: Tijdpad 6, 1335 CJ Almere

T : 036.5295404

E : henkwortel@hetnet.nl

I : www.vitaalondernemendflevoland.nl

Bankrek.: 3377.50.130 t.n.v. St. Samenwerkingsverband

