



2
Besluit Schaal-
sprong Almere
gemengd ontvangen



3
Regio start proef
betaald rijden



4
Structuurvisies vullen
elkaar aan



6
KennissPlatform
schakelt, makelt en
faciliteert

Tweede Zeesluis komt eraan!



Als alles volgens plan verloopt is eind 2016 een nieuwe, grotere zeesluis operationeel. Op 27 november bereikten rijk en de betrokken metropoolpartners overeenstemming over de financiering. Het prijskaartje bedraagt ruim 700 miljoen euro.

De Amsterdamse haven is de laatste jaren zo hard gegroeid dat het sluisencomplex bij IJmuiden tegen zijn grenzen aanloopt. Momenteel komt meer dan 80 procent van alle lading via de Noordersluis naar de Amsterdamse haven. Met zijn netto-

breedte van 45 meter is de sluis te smal voor de brede schepen die tegenwoordig in de container- en bulkvaart worden ingezet. Daar komt bij dat de Noordersluis, die dateert uit 1929, over 15 tot 20 jaar aan vervanging toe is.

Convenant

Al enige jaren probeerde de Metropool-regio Amsterdam het rijk te overtuigen van de noodzaak om te investeren in een nieuwe grote zeesluis. De pleidooien bleken niet tegen dovemansoren gericht. Op 27 november zetten minister Eurlings (V&W), havenwethouder Ossel (Amsterdam) en gedeputeerde Post (Noord-Holland) hun handtekening onder een convenant over de

financiering van de sluis. Het rijk neemt het leeuwendeel van de investering voor zijn rekening. Eurlings start nu een Planstudie naar de aanleg van de nieuwe sluis met een lengte van 500 meter, een breedte van 65 meter en een diepte van 18 meter. De studie zal ongeveer drie jaar duren en worden benut om de exacte afmetingen en plaats van de nieuwe sluis vast te stellen. Tevens wordt bepaald welke bouwwijze de meest efficiënte is en of aan alle milieueisen kan worden voldaan.

Cruciaal project

De drie bestuurders zijn blij met de doorbraak. Eurlings: "Het is na jaren praten tijd voor daadkracht en ambitie. Ik ben verheugd dat we er nu samen voor gaan. De wil is er. De noodzaak is er. En we hebben nu zicht op financiering. Laten we alles op alles zetten om dit voor de regio zo cruciale project snel en goed te realiseren." Post voegt daaraan toe dat dankzij de nieuwe zeesluis de afhankelijkheid van het weer en getijden vermindert. "Dit betekent dat er een eind komt aan de soms lange wachttijden. Van dit besluit profiteert straks het hele Noordzeekanaalgebied." Volgens Ossel is de sluis hard nodig om de Amsterdamse haven gezond te houden. "We hebben berekend dat de haven 5.000 extra banen oplevert in 2020, mits dan ook de grote schepen naar Amsterdam kunnen komen. Met de nieuwe sluis creëren we bovendien voldoende schaalgrootte voor investeringen in duurzaamheid."

Informatie: Marijn Fraanje, 020 552 29 63, mfraanje@bda.amsterdam.nl

Besluit Schaalsprong Almere gemengd ontvangen

Het kabinet geeft groen licht aan de Schaalsprong Almere, waarbij het zwaartepunt van de groei aan de westzijde komt te liggen. Tegelijkertijd is aangegeven dat een IJmeerlijn tussen Amsterdam en Almere te duur is. Een werkmaatschappij gaat nu onderzoeken of de geraamde kosten fors omlaag kunnen. De reacties op het besluit zijn niet eenduidig. Integendeel.

“Ik ben blij met dit kabinetsbesluit”, laat de Amsterdamse wethouder Maarten van Poelgeest onomwonden weten. “Er is duidelijk gekozen voor de door ons gewenste westelijke oriëntatie in combinatie met de IJmeerlijn, samen met investeringen in de ecologie. Eerder leek het erop dat allerlei opties naast elkaar zouden blijven bestaan. Daar hadden we beslist niet mee uit de voeten gekund.” Zijn Almeerse collega Adri Duivesteijn is eveneens enthousiast: “Als we de balans opmaken, denk ik dat het fantastisch is dat het kabinet ons toekomstbeeld omarmt. Het ambitieniveau wordt, ook in een tijd van crisis, hoog gehouden.”



Kosten IJmeerverbinding

Toch is het een besluit met een belangrijke ‘mits’. Gezien de hoge kosten wil het kabinet alleen instemmen met een IJmeerverbinding als er een haalbaar plan ligt. De metropoolregio krijgt de komende



twee jaar de gelegenheid om het plan verder te ontwikkelen. Daartoe wordt een werkmaatschappij opgericht, waaraan het rijk, Amsterdam, Flevoland, Noord-Holland en private partijen meedoen. Deze werkmaatschappij moet ervoor zorgen dat het kostenplaatje voor de verbinding fors omlaag gaat. “Ik vind het terecht dat het rijk nog eens goed gaat bekijken of deze grote investering financieel verantwoord is”, zegt Van Poelgeest over deze keuze. Duivesteijn is eenzelfde mening toegedaan. “Je kunt het vergelijken met een bouwplan. In de nu volgende fase worden de schetsen vertaald in een concreet, realistisch ontwerp.”

Kanttekeningen

In tegenstelling tot beide wethouders vindt Jupijn Haffmans, directeur Milieucentrum Amsterdam, dat er op alle fronten sprake is van slecht besluit. De schaalsprong-gedachte op zich vindt hij overigens wel logisch. “De Metropoolregio Amsterdam blijft de komende jaren economisch, sociaal en demografisch groeien, dat is een gegeven. Waar het om gaat is dat je daar structureel op duurzame wijze invulling aan geeft en dat dreigt nu niet te gebeuren.” Eerste pijnpunt in zijn ogen is het openhouden van de IJmeerlijn-optie. “Daar had onmiddellijk een streep door moeten worden gehaald. In plaats daarvan had het kabinet moeten kiezen voor een ingrijpende verbetering van de huidige OV-lijnen aan de oostkant in combinatie met de aanleg van fijnmazig openbaar vervoer in Almere zelf. Bij voorkeur door te kiezen voor een tramverbinding. Dat levert bovendien veel werkgelegenheid op.”

Professor Luca Bertolini (Universiteit van Amsterdam) heeft eveneens de nodige kanttekeningen bij het kabinetsbesluit. Het valt volgens hem sterk te betwijfelen of de forse verliezen die de planbureaus hebben berekend op de IJmeerlijn door slechts optimalisatie van de plannen goed te maken zijn. “De kosten zijn veel te hoog en de baten veel te laag. Bovendien maakt de keuze voor een accent op de westelijke, en louter op woningbouw gerichte ontwikkeling Almere nog eenzijdiger afhankelijk van Amsterdam dan het al is. Kansen op een levensvatbare groei liggen veel meer in eenzijdige positionering van Almere in de regionale economie en de regionale woningmarkt.” In dit verband wijst hij erop dat de scheve, onhoudbare verhouding tussen beroepsbevolking en arbeidsplaatsen van de gemeente aan de wieg ligt van de bereikbaarheidsproblematiek: veel te veel mensen moeten de stad uit voor hun werk, veel te weinig gaan de andere kant op of blijven in de stad. Er moeten dus vooral meer banen in Almere komen. Bereikbaarheid kan daarbij helpen. “Vanuit economische ontwikkeling heeft Almere echter vooral betere, of ruimtelijk beter benutte verbindingen nodig met de rest van het land, geen tweede navelstreng met Amsterdam. Zo kan het zich ontwikkelen tot volwaardige knoop in de nationale economische netwerken.”

Duivesteijn brengt hier tegenin dat Almere wel degelijk kiest voor eenzijdige ontwikkeling, maar dan wel met het accent op het westen omdat de Metropoolregio Amsterdam nu eenmaal hét economische centrum van Nederland vormt. “Wie denkt

dat het oosten van Almere kan concurreren met Amsterdam, sluit zijn ogen voor de werkelijkheid. Dat zien we niet als 'eenzijdige afhankelijkheid van Amsterdam', maar als een volstrekt normale hiërarchie binnen een metropoolregio. Daarom moet daadwerkelijk worden geïnvesteerd in een goede ontsluiting van Almere. De IJmeer-verbinding is dan ook geen onderdeel van een 'groots ontwerp', maar een vanzelfsprekende basisvoorziening."

Misverstand

Een vooralsnog gemiste kans noemt Haffmans dat niet is besloten al het zand dat nodig is voor het ophogen van de geplande nieuwbouwwijken uit het IJmeer te halen. "Dat brengt direct veel geld op voor natuurontwikkeling. In de diepe putten die hierdoor ontstaan kan vervolgens veel overtollig slib worden geborgen, waardoor de waterkwaliteit verbetert." Verder is hij absoluut tegen verkleining van het IJmeer door het aanleggen van eilanden voor huisbouw. "Het kabinet had ervoor moeten kiezen het wateroppervlak juist te vergroten door het water in de stad te brengen. Voor de gewenste woonkwaliteit is dat vestzakbroekzak, maar voor het IJmeer betekent een dergelijke keuze winst." Van Poelgeest noemt deze kritiek een misverstand. "De



keuze om al dan niet in het IJmeer te bouwen is zeker nog niet gemaakt. Eerst willen we nog eens goed bekijken of dit verstandig is. Bovendien is deze optie inhoudelijk verbonden met de ecologische schaa sprong. Als het daar niet van komt, gaat dit plan onderdeel sowieso van tafel." Wel maakt de westelijke oriëntatie volgens hem het bouwen van Pampus-binnendijks in hoge dichtheden mogelijk "Dat is heel belangrijk."

Teleurstellend noemt Haffmans ook de fooi waarmee de natuurontwikkeling in het IJmeer wordt afgescheept. "Die 20 miljoen euro is veel te weinig om iets wezenlijks aan de huidige belabberde staat te veranderen." Van Poelgeest kan op dit punt met hem meevoelen. "Ik vind het ook veel te weinig. Hiervoor is veel meer geld nodig. Dit hebben we bij het kabinet nadrukkelijk op tafel gelegd. We zullen op dit punt zeker druk op de ketel houden."

Twee jaar uitstel

Van Poelgeest benadrukt dat door het kabinetsbesluit nog niet met de schaa sprong kan worden begonnen. "In feite is de keuze hiervoor nu twee jaar uitgesteld. Het besluit hertoe is immers duidelijk verbonden met de aanleg van de IJmeerlijn. Als die er niet komt, zal Almere denk ik terecht voor een ander verstedelijkingsmodel kiezen. Dan zullen er zeker geen 60.000 woningen worden gerealiseerd." Duivesteijn onderschrijft de woorden van zijn Amsterdamse collega. "Pas wanneer blijkt dat een verbinding naar Amsterdam haalbaar is, wordt gestart met de verdere uitbreiding van de stad. Op deze manier kan Almere op verantwoorde wijze groeien." Overigens heeft Van Poelgeest er alle vertrouwen in dat het goed zit met de schaa sprong. "Ik ga er vanuit dat de IJmeerlijn er gaat komen."

Regio start proef betaald rijden

De perikelen rond de landelijke invoering van rekeningrijden medio 2012 staat momenteel volop in de schijnwerpers. Minder bekend is dat de Metropoolregio Amsterdam het voortouw neemt. Eerdaags staat de Proef Betaald Rijden.

Bedrijfsleven en overheden in de Metropoolregio Amsterdam hebben afgesproken het aantal auto's in de spits met 5 tot 10% te verminderen. Om de woord bij de daad te voegen is onder het motto 'winst tussen werk en wonen' het samenwerkingverband 'Ontspits' opgericht. Binnen dit platform zijn tal van maatregelen afgesproken om het doel te bereiken. Eén van de belangrijkste maatregelen is de invoering van de Proef Betaald Rijden.

Compensatiebedrag

Deelname aan de proef gebeurt op vrijwillige basis. De deelnemers krijgen een vast

bedrag per maand als compensatie. Vervolgens gaan ze per gereden kilometer betalen. Op de drukke wegen wordt tijdens de spits een hoger tarief geheven, waardoor er een prijsprikkel ontstaat om de spits met de auto te mijden. Wie zijn auto laat staan, in ieder geval tijdens de spits, houdt dus geld over.

Aan de combinatie ARKON is de opdracht gegund het systeem te bouwen. Dit moet ervoor zorgen dat gereden kilometers op de juiste manier worden geregistreerd, met onderscheid naar tijd en plaats, en dat de automobilist de juiste rekening krijgt. De kilometers worden geregistreerd door de inbouw van een kastje dat op basis van GPS-techniek de positie van de auto bepaalt.

Eerste kwartaal 2009

Voor de proef zijn de voorbereidingen in volle gang. Met 'Verkeer.advies', zijn afspraken gemaakt over de werving van deelnemers. Verkeer.advies heeft tot doel om werkgevers en werknemers te bewegen tot file-vriendelijke alternatieven in hun



woon- werkverkeer (zie www.verkeeradvis.nl). Deelnemers worden via de werkgevers geworven onder autoforensen. Deze moeten nu minimaal driemaal per week met de auto in de spits rijden en minimaal 20 kilometer van hun werk in Amsterdam wonen.

In het eerste kwartaal van 2010 moeten de eerste kastjes zijn ingebouwd en kan de proef van start gaan. In 2020 wordt gestart met 1.000 deelnemers. De proef loopt door tot in 2012. Dan zijn er mogelijk 10.000 deelnemers.

Informatie: Ton Buffing, 020 556 52 39, t.buffing@ivv.amsterdam.nl

Structuurvisies vullen elkaar aan

De structuurvisies van de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland naderen hun voltooiing. Nooit eerder trokken de twee overheden zo gezamenlijk op bij het op papier zetten van hun toekomstplannen. Projectleider Ton Bossink (Amsterdam). “Voor het eerst in tachtig jaar structuurplannen maken is Amsterdam geen eiland meer, maar de kernstad van een metropoolregio.”

Plv. projectleider Reinoud Bakker (Noord-Holland) is al even tevreden. “Dit had je in 2001 nog niet durven dromen.”

Wat met name opvalt, is de gebundelde inzet om de ontwikkeling van de metropoolregio in goede banen te leiden.



Reinoud Bakker (l.) en Ton Bossink

Klimaatbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik zijn de koepelbegrippen in de provinciale structuurvisie, die volgens Bakker veel gericht is dan zijn voorgangers. “De nieuwe Wet ruimtelijke ordening dwingt ons veel diepgaander na te denken over onze belangen. Ruimtelijke kwaliteit is de basis, met een focus op binnenstedelijk herstructureren.” Een belangrijke rol is weggelegd voor de Taskforce Ruimtewinst en verdichting rond OV-knooppunten heeft speciale aandacht. “Want juist dáár zitten heel veel mogelijkheden om woningbouw, bedrijven en kantoren in samenhang te ontwikkelen.”

Economisch sterk

Het leidmotief van de hoofdstedelijke structuurvisie is economie en duurzaamheid. “Economisch sterk wil Amsterdam tot in lengte van jaren blijven”, legt Bossink uit. “Niet als doel op zich, maar voor het welzijn van inwoners en bezoekers. Ontwikkelen moet dus duurzaam en niet ongebreideld. Die opgave is nu gedefinieerd. Onder meer in het ruimte bieden aan 70.000 woningen binnen de bestaande stad, gekoppeld aan bestaande en nieuwe OV-infrastructuur. We gaan dus niet meer op zoek naar nieuwe uitbreidingsgebieden.” Dat beide visies nu ongeveer gelijk klaar zijn, is volgens Bakker geen toeval. “We wisten dat er nieuwe struc-

tuurvisies moesten komen, en dus hebben we vanaf eind 2007 eerst in metropoolverband het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 opgesteld. Daarin staat geagendeerd wat voor de Metropoolregio Amsterdam als samenhangend geheel van belang is. Met de hoofdlijnen hiervan in de bagage is ieder zijns weegs gegaan om dat op eigen schaalniveau te verwerken in structuurvisies.”

Weerbarstiger

Toch bleek zoals zo vaak de praktijk weerbarstiger dan het papier. “Het Ontwikkelingsbeeld 2040 biedt een strategisch kader. Maar zodra iedereen weer op zijn eigen plekje zit, spelen er ook andere sentimenten en belangen. Het is soms best spannend om die gezamenlijke hoofdlijnen vast te houden”, vertelt Bakker. Toch vindt Bossink het Ontwikkelingsbeeld een geweldig hulpmiddel. “De gemeenten in de metropoolregio hebben elkaar hard nodig. Natuurlijk stuit je op conflicten, maar de basis wordt helemaal gedragen. Wij gebruiken het metropooldocument vooral om selectief te zijn in wat wij binnen de stadsgrenzen een plek moeten geven, andere metropoolpartners pakken op andere onderdelen hun verantwoordelijkheid op.” In feite is er sprake van communicerende vaten. “Waterland is voor Amsterdam bijvoorbeeld een belangrijk recreatiegebied op fietsafstand. Om de identiteit van dat mooie landschap te bewaren bouwt Purmerend maar 4.000 woningen, uitgespreid over een lange periode. Vanuit die gratie kunnen wij juist weer verdichten.”

Geen eiland meer

De samenwerking met de metropoolpartners heeft volgens Bossink geresulteerd in een structuurvisie die verder reikt dan voorheen, met een uitvoeringsdeel waarin staat hoe de Amsterdamse ambities kan waarmaken. “Dankzij het Ontwikkelingsbeeld wordt nu geaccepteerd dat Amsterdam over zijn eigen grenzen heen kijkt. Dit betekent dat voor het eerst in tachtig jaar structuurplannen maken de uitsnede van de kaart volstrekt anders is. Amsterdam is geen eiland meer, maar de kernstad van een metropoolregio die zich uitstrekt van de Noordzeekust tot Almere en van Purmerend tot de Haarlemmermeer. Wij onderkennen dat het een functionerend geheel is en de andere gemeenten doen dat ook. Buurgemeenten trekken niet meer aan de bel als we iets op hun grondgebied intekenen, maar juist als dat niet gebeurt. We hebben ze ook steeds gevraagd om mee te denken en betrokken bij de verschillende tussenstappen. Tot en met het rondsturen van allerlei conceptkaarten aan toe. Je merkt het ook in het woordgebruik: vroeger spraken we over randgemeenten, nu over buurgemeenten. Daar gaat een veel grotere gelijkwaardigheid van uit.” Wat dat betreft is er volgens Bakker veel veranderd sinds de eerste Noordvleugelconferentie in 2001. “Toen stonden nog veel ruggen naar elkaar toe en had je dit niet durven dromen.”

Het Ontwikkelingsbeeld heeft nóg een gunstig neveneffect. Bossink: “Niet alle gemeenten zijn tegelijkertijd met hun structuurvisie

begonnen, maar door die gezamenlijke onderlegger kan iedere partij wel van elkaars ervaringen en opgedane kennis profiteren. Je vraagt gemakkelijker hoe andere gemeenten bepaalde dingen aanpakken.”

Kennis ophalen

Opmerkelijk is dat beide partijen volop hebben geïnvesteerd in het stimuleren van creativiteit buitenshuis. De provincie schreef een professionele ontwerpwedstrijd uit: DROOM.NH. Het winnende ontwerp ‘Water voor wonen’ is een innovatief plan voor wonen, recreëren en agrarische ontwikkeling in de Wijdewormer, nu nog een bufferzone waar het rijk weinig toelaat. “Dat ontwerp is helemaal in lijn met hoe wij denken over metropolitane landschappen”, zegt Bakker. “Je moet de boel niet op slot zetten, maar juist integraal ontwikkelen.”

Ook Amsterdam schreef een ontwerpwedstrijd uit, maar dan voor hogescholen en universiteiten. Bossink: “De prijswinnaars waren studenten van de opleiding Sport & Marketing van de Hogeschool Amsterdam. Die kwamen met het geweldige idee om eventuele Olympische Spelen te koppelen aan water als identiteit van Nederland. Tegelijk wilden ze ook een koppeling met sport op scholen, om onder de bevolking meer draagvlak te creëren. En ze stelden voor om de Paralympics niet te houden na maar voor de Olympische Spelen. Niet alleen om vooraf de accommodaties goed te kunnen testen, maar ook om meer aandacht te vragen voor de Paralympics. Ontzettend verfrissend en echt een totaal-

verhaal waarmee je als stad Amsterdam je voordeel kunt doen.”

Verfrissend vond de projectleider ook de publiekscampagne van Amsterdam. “Dat is eigenlijk een grote thermometer die we in de stad houden en die bij iedere ronde steeds concreter wordt. We zitten nu in de derde ronde waarbij mensen op een schaal van nul tot tien kunnen aangeven wat ze van bepaalde voorstellen vinden. In de tweede ronde kwam op die manier naar voren dat de bewoners fietsers en voetgangers voorrang willen geven en kiezen voor een minder dominante plek van de auto. Dat is wel eens anders geweest. De waardering voor het groen wordt ook steeds groter in die almaar drukker stad. Dus proberen we extra te investeren in parken.”

De provincie Noord-Holland haalde op zijn beurt veel input uit een perspectievenwijzer. “Die werd op een gegeven moment zelfs door Statenleden druk gebruikt om te kijken waar zij nou eigenlijk zelf precies voor stonden. Het heeft de provincie vooral erg geholpen om te focussen. Waar gaan we ons gedetailleerd mee bemoeien en waar worden we terughoudender? Vroeger moest elk gemeentelijk bestemmingsplan bij ons langskomen. Nu staan we voor de provinciale belangen en laten het verder aan de gemeenten over. Als je goede ruimtelijke ordening bedrijft, is in principe overal iets mogelijk. Mits je een goed verhaal hebt over nut en noodzaak en ruimtelijke kwaliteit.” Hierbij is de provincie wel duidelijk de hoeder van de kwaliteit

van het buitengebied. Naast regievoering nemen we hier ook een rol bij de realisatie op ons. Bijvoorbeeld door actief deel te nemen aan integrale gebiedsontwikkeling. Denk bijvoorbeeld aan de metropolitane landschappen rond de metropoolregio.”

Lange adem

Op de provinciale structuurvisie wordt op 15 maart een klap gegeven. De structuurvisie van Amsterdam wordt vastgesteld in het najaar van 2010, door de nieuwe gemeenteraad. “Die moet er immers mee verder”, licht Bossink toe. Hij hoopt vurig dat ook de nieuwe bestuurders de durf hebben om over economische crises en bestuursperiodes heen te kijken. “Heb geloof in de visie en het concept dat je neerlegt. Ik was afgelopen zomer in Vancouver en daar hebben ze na zeventig jaar ontwikkelen nu een fantastische oever. Er is in die periode vaak geschoven met prioriteiten, maar ze hebben wel altijd vastgehouden aan het oorspronkelijke idee. Daar plukt nu iedereen de vruchten van. Dus heb die lange adem!” Bakker knikt instemmend en hamert daarbij nogmaals op de gezamenlijke strategie van de Metropoolregio Amsterdam. “De afgelopen acht jaar heeft de regio een enorme ontwikkeling doorgemaakt. Cruciaal voor dit gebied, maar ook voor Nederland. Die gezamenlijke strategie moet de kern blijven van alles wat gemeenten, provincie en het rijk in deze regio doen. Ook al is het soms lastig om dat vanuit de eigen politieke context boven water te blijven houden, toch hoop ik van harte dat het ons lukt.”

Aanpak economische en ecologische crisis

Tijdens de vierde conferentie van het International Forum of Urbanism (IFoU) eind november is uitvoerig ingegaan op de rol van ruimtelijke ordening ten tijde

van de wereldwijde economische crisis en ecologische dreiging. Op het congres spraken grote namen zoals Manuel Castells en Saskia Sassen over de opgave die ons te

wachten staat. Informatie over het congres en alle publicaties van de sprekers zijn te vinden op: <http://newurbanquestion.ifou.org/>

Rondkijken op duinen Kennemerland

Een dorpje in de verte, rook van Corus aan de horizon en verder enkel ruimte. Als je een hoge duintop hebt beklommen, kan je een groot gedeelte van Kennemer-

land overzien. Op de site www.duinenen-mensen.nl zijn prachtige panoramafoto's te vinden van de zeven mooiste duintoppen uit het Kennemerland, waarbij men

360° rond kan kijken. Het is ook mogelijk om in te zoomen en details van dichtbij te bekijken.

Ontwikkeling stadsrandzones

Minister Cramer (VROM) is blij met het rapport ‘Verstedelijking in de stadsrandzone’ van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Cramer onderschrijft van harte

de conclusie dat samenwerking tussen gemeenten cruciaal is om het aan elkaar groeien van steden in goede banen te leiden. “Dat is precies wat ons bij bijvoorbeeld

de uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen voor ogen staat. Geen vrijheid blijheid meer, maar goede en vooral verplichte regionale samenwerking.” Informatie: www.pbl.nl

Rik Bleeker, directeur KennisKring Amsterdam:

“Wij schakelen, makelen en faciliteren”

Het bevorderen en versterken van de kennisinfrastructuur in de Metropoolregio Amsterdam vormt de rode draad in de activiteiten van de KennisKring Amsterdam. “Wij maken kennis zichtbaar en zorgen dat de partijen in de regio weten dat die kennis er is. Met een mooi woord noemen we dat kennistransfer”, legt directeur Rik Bleeker uit. “De KennisKring opereert al vijftien jaar als facilitator in de ontmoeting tussen organisaties en mensen in de metropoolregio.”

De KennisKring Amsterdam richt zich op kennisinstellingen, overheden en bedrijfsleven. De stichting verbindt alle belangrijke partijen in de Metropoolregio Amsterdam met elkaar. “Niet alleen zijn overheden, bedrijven en kennisinstellingen nadrukkelijk vertegenwoordigd, ze vinden elkaar ook echt”, verzekert directeur Rik Bleeker. “Om tot innovatie te komen moet het bedrijfsleven meer en meer gekoppeld worden aan de kennisinstellingen. Vooral omdat de metropoolregio, maar ook de BV Nederland en Europa, voor hun verdere toekomst nadrukkelijk afhankelijk zijn van de kennisintensieve bedrijvigheid.”

Ontmoeting organiseren

Belangrijkste activiteit van de KennisKring Amsterdam is het organiseren van interessante bijeenkomsten. “Invalshoek zijn de speerpunten en belangrijke thema's die leven binnen de regio, zoals handel & logistiek, ICT & multimedia, life sciences, duurzaamheid en de creatieve industrie. Wij fungeren daarbij als netwerkorganisatie, terwijl onze zusterorganisatie, de Amsterdamse Innovatie Motor (AIM), innovatieve projecten verder aanjaagt. Maar ook andere partijen die van het netwerk gebruik willen maken, treden wij welwillend tegemoet.” Naast de inhoud van een bijeenkomst zelf is een minstens zo'n belangrijk doel het zorgen voor ontmoeting. “Daarbij opereren wij heel laagdrempelig. Als executives onze bijeenkomsten willen bijwonen, dan is dat in beginsel goed.” Een voorbeeld van een ontmoeting is het openingsdiner van PICNIC dat de KennisKring met UPC



jaarlijks organiseert; het grote internationale creatieve congres in Amsterdam. “Heel boeiend om te zien welke prachtige gesprekken ontstaan als een wetenschapper, een creatieve en een overheidsfunctionaris naast elkaar zitten”, aldus Bleeker.

Een andere recente bijeenkomst van de KennisKring vond plaats op 28 oktober op het Science Park Amsterdam, samen met het MKB Amsterdam, met als thema ‘Van onderzoek naar markt’, oftewel hoe zet je kennis om in producten en diensten? Ruim 200 mensen kwamen luisteren naar verschillende sprekers en tijdens de zogeheten ‘break-out’-sessies konden zij een bezoek brengen aan de diverse instellingen op het Science Park. Met de bijeenkomsten heeft KennisKring overigens niet de illusie de wereld direct te veranderen. Maar door de ontmoeting te organiseren kunnen wij wel zorgen voor nieuwe energie en inzichten. Wij schakelen, makelen en faciliteren; voor de rest moet het netwerk het echt zelf doen. Want het is ook netwerken, met een dikke streep onder werken. Passief netwerken bestaat niet, iedereen moet tijdens de bijeenkomsten echt hard aan de slag.”

Donateurs

Bij de stichting zijn circa 6000 mensen aangesloten die werkzaam zijn bij zo'n 2100 organisaties en instellingen in de Metropoolregio Amsterdam. Ongeveer 1700 daarvan komen uit het bedrijfsleven; daarnaast zijn zo'n 150 kennisinstellingen en 150 overheden vertegenwoordigd. Bleeker: “We hanteren een donateursmodel, met op het hoogste niveau kerndonateurs die ook een plaats kunnen krijgen in het algemeen bestuur. Job Cohen is voorzitter van het dagelijks en algemeen bestuur.” Verder heeft de KennisKring een secretariaat, met Bleeker als directeur en Sven Simons als coördinator. “Met slechts tweeënhalve fte zijn wij dus buitengewoon beperkt bemest. Maar dat kan ook vanuit de filosofie dat het netwerk moet faciliteren. Zo zijn wij bijvoorbeeld gehuisvest bij de Kamer van Koophandel, een goede partner van ons.”

Onderlinge samenwerking

In haar vijftienjarig bestaan is KennisKring enorm gegroeid. “Vooral de laatste vijf, zes jaar hebben alle grote kennisinstellingen, bedrijfsleven en overheden zich aangesloten. Kennelijk vinden ze bij ons iets dat van toegevoegde waarde is voor hun organisatie”, stelt Bleeker. Ook veranderd in positieve zin is de onderlinge samenwerking. “Een paar jaar geleden opereerden gemeenten, maar ook instellingen zoals die van ons, min of meer naast elkaar. Met hun eigen jaarprogramma, begroting en de blik uitsluitend gericht op de eigen organisatie. Nu vinden gemeenten elkaar nadrukkelijk, het Platform Regionaal-Economische Structuur is daar een goed voorbeeld van. Zelf werken wij nu ook veel vaker samen met instellingen als Amsterdam Partners, EZ Amsterdam, Topstad Amsterdam en de Kamer van Koophandel. Daarnaast is de Amsterdamse Innovatie Motor vanaf de start al een natuurlijke partner.”

Kennisinvesteringsagenda

Naast het delen van kennis dient hierin te worden geïnvesteerd. In dit kader hamert Bleeker op het belang van de Kennisinvesteringsagenda (KIA) van het Landelijk

“Voor haar toekomst is de metropoolregio volstrekt afhankelijk van de kennisintensieve industrie”

Innovatieplatform. “Daarin staat een aantal speerpunten waarop Nederland zich moet focussen: investeren in hoger onderwijs, zorgen dat kennis beter benut wordt en dus van de universiteiten en hogescholen naar de markt gebracht wordt, en tot slot meer investeren in innovatie en ondernemerschap. Die agenda heeft de vorm van een stoplicht. Oranje is ‘maak je zorgen’, rood is ‘keihard aan de slag’ en groen is ‘het gaat goed’. Ook in deze regio moeten we op een aantal speerpunten daadkrachtiger aan de slag. Precies weten we het echter niet, omdat wij niet zo’n agenda hebben. Ook de indicatoren zijn onvoldoende goed vastgesteld. Dus er moet meer gemeten worden, voordat we echte acties kunnen genereren. Deze regio moet een afgeleide krijgen van die landelijke KIA en daarmee moeten we aan de slag. Helaas gaat dat allemaal niet zo snel.”

Hartenwens van Bleeker is dat er de komende jaren fors meer geïnvesteerd

Amsterdamse Innovatie Motor

De Amsterdamse Innovatie Motor (AIM) is de zusterorganisatie van de Kenniskring en is opgericht om de toonaangevende positie van de Metropoolregio Amsterdam in de kennis-economie te behouden en te versterken. AIM functioneert als aanjager van initiatieven tussen kennisinstellingen, bedrijfsleven, overheid en maatschappelijke organisaties. Vier veelbelovende sectoren staan daarbij centraal: creatieve industrie, ICT, life sciences en duurzaamheid. Informatie: www.aimsterdam.nl

wordt in de kennisintensieve bedrijvigheid. “De Metropoolregio Amsterdam en de BV Nederland zakken op de internationale lijst van aantrekkelijke regio’s. Dit is buitengewoon zorgelijk en heeft alles te maken met budgetten, maar ook met de goede besteding daarvan. We moeten daar een

kentering in aanbrenge, met investeringen vanuit de publiek/private sector, maar ook met subsidies uit Den Haag en Brussel. Daar ligt dus een schone taak voor de Metropoolregio Amsterdam en iedereen die daarbinnen actief is.”

Wie geïnteresseerd is in de Kenniskring of uitnodigingen wil ontvangen voor bijeenkomsten, kan terecht op de website: www.kenniskring.nl of bij assistent Sylvia Blankendaal, tel. 020 531 46 55, e-mail sylvia.blankendaal@kenniskring.nl.

Lof voor Randstad Urgent

In 2009 hebben rijk en regio binnen het programma Randstad Urgent opnieuw alle belangrijke mijlpalen bereikt.

“Samenwerken loont”, liet programmaminister Eurlings (V&W) op 16 november enthousiast weten tijdens de jaarlijkse Randstad Urgent conferentie in de Hermitage in Amsterdam.

“Er waait een andere wind door de polder”, stelde Eurlings. “We stijgen bovendien weer in de nieuwe rankings, in de Randstad Monitor van TNO gaan we van de elfde naar de vijfde plaats. Door Randstad Urgent is de tijd van versnippering, verkokering en verlamming voorbij. Maar dóórpakken blijft nodig.” Het programma is opgezet om de internationale, economische aantrekkingskracht van de Randstad te vergroten. Belangrijkste sleutel daarvoor is daadkracht in de besluitvorming, vooral in langslappende projecten die impact hebben op de concurrentiepositie van de Randstad.

OV-Bureau Randstad

Metropoolvoorzitter Job Cohen was het met Eurlings eens dat het goed is dat er zoveel projecten zijn geslaagd, maar pleitte tegelijkertijd voor nog meer focus op wat écht



Job Cohen en dagvoorzitter Astrid Joosten

belangrijk is. Hij brak in dit kader een lans voor een vervolg op het huidige Randstad Urgent-programma. Hij zou daarin accent willen geven aan de vitaliteit van de grote steden, kennis en innovatie, bereikbaarheid, waterhuishouding en - last but not least - de Olympische Spelen. “De kandidatuur voor zo’n evenement maakt enorm veel energie los; dat zie je elders in de wereld en dat kan hier ook. Voorwaarde is de bereikbaarheid, want zonder goede verbindingen hoef je al niet meer verder te denken.” Architect Rem Koolhaas merkte in dit verband op dat het regionale vervoerssysteem een lappendeken is van verschillende aanbieders van openbaar vervoer. Om die reden is in de Randstad ‘dichtbij’ wat anders dan ‘nabij’. Volgens de architect staan kosten en gebruik van het

openbaar vervoer niet in verhouding tot centraal opgebouwde metropolen. Zijn verhaal onderstreepte de urgentie om een grote stap voorwaarts te maken met de realisatie van een OV-Bureau Randstad.

Wetenschappelijke instantie

Koolhaas bepleitte ook een wetenschappelijke benadering van de Randstad. Een instantie voor Randstadwetenschap zou volgens Koolhaas kunnen onderzoeken hoe het gebied zich kan ontpoppen tot een internationaal aantrekkelijke regio. Deze instantie moet er bovendien voor zorgen dat er een einde komt aan versnippering als gevolg van bijvoorbeeld politieke belangen.

Informatie: www.randstadurgent.nl

Verbindingsweg A8-A9 komt in zicht



Om de grote verkeersproblemen op de N203 en N246 op te lossen is het zaak vaart te zetten achter de aanleg van een verbindingsweg tussen de rijkswegen A8 (Zaandam) en A9 (Heemskerk). Voor de regio reden om hiervoor maar liefst € 110 miljoen te reserveren. Nu is het rijk aan zet om eveneens fors in de buidel te tasten.

Het ontbreken van de verbinding tussen de A8 en A9 is één van de grote knelpunten in

het wegennetwerk van Noord-Holland. Met het oog hierop wil de regio zo snel mogelijk een planstudie opstarten. Een goed jaar geleden kwamen rijk en regio al overeen de financiering en aanleg van de A8-A9 in beginsel te zien als een gemeenschappelijke opgave. Vervolgens heeft de provincie samen met de Stadregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Heemskerk, Beverwijk en Uitgeest een verkenning uitgevoerd.

Vooruitlopend op de afronding van de verkenning heeft de regio zich gebogen over de financiering van de weg. Dit heeft onlangs geresulteerd in een investeringsaanbod aan het rijk van € 110 miljoen. Dit

bedrag wordt echt alleen vrijgemaakt indien het rijk ook inhoudelijke en financiële steun geeft aan het project. Minister Eurlings (V&W) heeft inmiddels welwillend gereageerd, maar doet nog geen toezegging voor een concrete bijdrage. Eerst vindt de komende maanden een nadere verkenning plaats van de trajectvarianten en de kosten die hiermee gemoeid zijn. In het voorjaar 2010 hopen rijk en regio knopen te kunnen doorhakken. Bedoeling is de verbindende snelweg te realiseren in de periode 2014-2017.

Informatie: Wim Brussaard, 023 514 31 43, burssaardw@Noord-Holland.nl

Resultaten 2^e PRES Conferentie

Op 9 december vond de 2^e conferentie plaats van het Platform Regionaal Economische Samenwerking (PRES). Belangrijkste onderwerp vormde het vaststellen

van de sociaal-economische agenda. Kijk voor de resultaten van de conferentie op: www.metropoolregioamsterdam.nl

Gids voor groen Amsterdam

Een speciale reisgids voor duurzaam Amsterdam wijst bewoners, bezoekers en toeristen de weg naar allerlei groene adresjes in de hoofdstad. In de gids staan honderden verantwoorde, CO₂-neutrale, ecovriendelijke hotels, restaurants, winkels en sportstudio's. Bovendien geeft

de gids allerlei praktische en toeristische informatie. Amsterdam is de eerste stad met een eigen Good & Green Guide. Hierna volgen andere Nederlandse en Europese steden. De gids kost € 19,90. Informatie: www.goodandgreenguides.com

Colofon

Redactieraad: Martin Bekker, Marijn Fraanje, Jan de Graaf, Karlien Douma, Bas van Leeuwen, Olivier Schmidt Repts en Eliza Dijkema

Eindredactie en productie: De Graaf Communicatie

Foto's: Wim Salis

Cartoon: Tom Janssen

Opmaak en druk: Thieme Grafimedia Groep

Redactieadres: Ineke Wijdeveld, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam, (020) 552 36 02, iwijdeveld@bestuursdienst.amsterdam.nl

Website: www.metropoolregioamsterdam.nl