

Het onzekere toekomstperspectief van Lelystad

In oktober 1997 verscheen de eindrapportage van de 'Lelystad-tafel'. Dit adviesorgaan, waarin gemeente, provincie en diverse ministeries zijn vertegenwoordigd, heeft een poging gewaagd om tot een integrale toekomstvisie voor Lelystad te komen. Het is echter de vraag of de ontwikkelingskansen van Lelystad opwegen tegen de bedreigingen, onder andere afkomstig uit buurgemeente Almere.

MARCO BONTJE*

Zo'n dertig jaar geleden kreeg Lelystad haar eerste bewoners. Op dat moment was de ontwikkeling tot een regionaal centrum met rond de 25.000 inwoners voorzien. Al snel werd deze planning aanzienlijk naar boven bijgesteld. Onder invloed van het beleid van gebundelde deconcentratie, waarin Lelystad groeikern werd, moest nu voor 100.000 inwoners gebouwd worden. In eerste instantie verliep de ontwikkeling van de stad volgens plan. Aan het begin van de jaren tachtig werd de politiek van gebundelde deconcentratie echter verlaten. De 'compacte-stad'-visie kwam op, waarin het massaal bouwen in Lelystad (relatief perifeer gelegen ten opzichte van Amsterdam) niet langer paste. Er werd meer gebouwd in de stadsgewesten én in een dichtbij de Randstad aanwezig alternatief: Almere. Zodoende bleef Lelystad 'hangen' rond de 60.000 inwoners. Er was zelfs enkele jaren sprake van een leegloop van de stad, maar de laatste jaren blijft het inwonertal redelijk stabiel.

De rol van de rijksoverheid in de planning en realisering van Lelystad mag op zijn zachtst gezegd ongelukkig genoemd worden. Zo is in de jaren zeventig een aanbod aan voorzieningen gecreëerd dat afgestemd was op de uiteindelijk geplande 100.000 inwoners. Toen de 'teller'



Lelystad - Agorahof

rond 60.000 bleef steken zat de stad met een overdaad aan voorzieningen die niet renderden.

Ook wat betreft de infrastructuur bleef politiek Den Haag lang in gebreke. Pas in 1984, toen de stad al meer dan 50.000 inwoners telde, werd de spoorverbinding met de Randstad geopend. Ook de wegverbindingen zijn bepaald niet optimaal te noemen. Het grootste probleem waar Lelystad nog steeds mee kampt is echter de ontwikkeling van de werkgelegenheid. In 1996 telde de stad 19.000 arbeidsplaatsen op 60.000 inwoners. Van deze arbeidsplaatsen wordt een aanzienlijk deel door buiten Lelystad wonenden ingenomen. Het werkloosheidspercentage van twintig procent is voor Nederlandse begrippen erg hoog.

Wellicht mede vanwege een zeker schuldgevoel over de planningsfouten uit het verleden, heeft de opwaardering van Lelystad als woon- en werkmilieu nu hoge prioriteit bij de overheid. Op initiatief van de gemeente werd in 1996 begonnen aan een gezamenlijk plan van aanpak van gemeente, provincie en Rijk. Gedu-

rende ruim een jaar vonden diverse overleggen plaats in het kader van het project 'De Lelystad-tafel'. In oktober 1997 werd het eindrapport van dit overlegorgaan gepubliceerd.

ADVIEZEN

In de eindrapportage adviseert de Lelystad-tafel onder andere:

1. De groei naar 80.000 inwoners mogelijk maken, met de verwachting dat de stad met deze omvang weer *self-supporting* kan zijn. Waar deze verwachting op gebaseerd is wordt overigens niet toegelicht. Overigens constateerden onderzoekers van het OTB (TU Delft) in 1995 nog dat bevolkingsgroei op korte termijn onhaalbaar was.
2. Bij nieuwbouw zouden alleen nog sociale huurwoningen voor 'volkshuisvestingsdoelgroepen' gebouwd moeten worden. De overige nieuwbouw zou voornamelijk uit koopwoningen moeten bestaan. Op termijn moet dit een evenwichtiger woningvoorraad opleveren.

3. Marktgericht voorraadbeheer om de hoge leegstand aan te pakken.
4. Een serie stedenbouwkundige ingrepen. De belangrijkste hiervan is de herontwikkeling van het stadscentrum, waarbij met name de Agorahof aangepakt wordt. Aan dit plein zou een uitgaanscentrum moeten verrijzen. In het rapport is verder sprake van het streven om de stad meer 'naar het water toe' te bouwen.
5. Verbetering van de infrastructuur. Lelystad ligt aan water-, spoor- én wegverbindingen en van deze gunstige verkeerssituatie zou beter gebruik gemaakt kunnen worden. Hierbij wordt het plan opgevat om Lelystad als multimodaal overslagcentrum te ontwikkelen. Het overslagcentrum zou onder meer een functie kunnen vervullen in het transport van huishoudelijk afval naar de verbrandingsinstallatie in Alkmaar. Cruciaal in het verbeteren van de infrastructuur is het doortrekken van de Flevo-spoorlijn richting Kampen en Zwolle. Deze 'Hanzelijn' zou een einde maken aan de relatief geïsoleerde positie van Lelystad binnen het spoorwagennet. Ook betere wegverbindingen naar West- en Oost-Nederland zijn gewenst.
6. Stimuleren van de werkgelegenheid en versterken van de lokale economie. Hierbij wordt onder andere ingezet op een uitbreiding van het vliegveld en het aantrekken van bedrijven uit de sector informatietechnologie. Een andere mogelijke groeisector kan het aanbod aan recreatieve attracties vormen. Door musea (Nieuw Land museum, Sportmuseum, Batavia) en natuurgebieden (IJsselmeer en Oostvaardersplassen) meer onderling te verbinden kan de stad wellicht zijn toeristische functie versterken. De Lelystad-tafel pleit daarnaast voor de vestiging van een agrarisch kennis-instituut.
7. Vestiging van een HBO-opleiding in Lelystad.
8. City-marketing om het negatieve imago van Lelystad in de publieke opinie weg te nemen.

LUCHTFIETSERIJ?

Een aantal van de bovengenoemde suggesties uit het rapport roept kritische vragen op. Dit geldt vooral voor de voorgestelde ingrepen in de infrastructuur. De ingrepen op zich zijn alleszins te rechtvaardigen en zullen zeker een positief effect hebben op de bereikbaarheid en wellicht ook de werkgelegenheid. Het heeft er echter alle schijn van dat de opstellers van het rapport een verbeterde infrastructuur als een soort wondermiddel zien. Hier en daar grenst de voorstelling van zaken van de 'Lelystad-tafel' zelfs aan luchtfietserij. Wat bijvoorbeeld te denken van de opmerking, dat Lelystad een gunstige ligging heeft ten opzichte van Noordwest- en Oost-Europa en in de toekomst deel uit kan maken van een belangrijke toekomstige as in het stedennetwerk die zich vanuit de Randstad tot Hannover en Berlijn uitstrekt? Als deze as al werkelijkheid wordt, dan ligt een route via Amersfoort en Apeldoorn/Deventer veel meer voor de hand. Men

had er beter aan gedaan zich te beperken tot de positie van Lelystad in het nationale verkeerssysteem en de onrealistische internationale perspectieven achterwege te laten.

De neiging om 'grootsteeds' te denken duikt ook op bij het voornemen om het stadscentrum aan te pakken. Hierbij wordt consequent de term *upgrading* gebruikt. Meermaals wordt



De loopbrug tussen station en winkelcentrum.

op de noodzaak van het opwaarderen van het stadscentrum gewezen. Waarom dit zo noodzakelijk is wordt niet duidelijk. Voor een stad van 60.000 (en wellicht straks 80.000) inwoners is het voorzieningenaanbod in Lelystad zo slecht nog niet.

Tenslotte is het twijfelachtig wat Lelystad nu met zijn vliegveld wil. De plannen om het nu nog bescheiden vliegveld uit te breiden tot een *Business Airport* zijn al in een vergevorderd stadium. Hiervoor heeft de provincie zelfs al vijf miljoen gulden uit subsidies van de Europese Unie beschikbaar gesteld. Inmiddels is echter de Flevopolder ook nadrukkelijk in beeld als één van de opties voor 'Schiphol-2'. In het meest extreme geval kent Lelystad dus over twintig jaar de ongekende luxe van twee vliegvelden! In afwachting van de definitieve lokatiekeuze voor Schiphol-2 zou uitstel van de uitbreidingsplannen van 'Lelystad Airport' meer op zijn plaats zijn.

INTEGRALE BENADERING

Het rapport heeft ook uitgesproken positieve aspecten. Het grootste pluspunt is de integrale benadering van de problematiek. Een groot aantal probleempunten op maatschappelijk en economisch vlak wordt terecht met elkaar in verband gebracht. Er zijn dan ook vertegenwoordigers van vijf verschillende ministeries bij de 'Lelystad-tafel' betrokken geweest.

De suggesties voor het versterken van de recreatieve en toeristische functie van Lelystad zijn zinvol en realistisch. Het verbeteren van de *city-marketing* hangt hier sterk mee samen. De kwaliteiten van Lelystad als locatie voor een dagje uit zullen nog bij weinig Nederlanders en nog minder buitenlanders bekend zijn. Andersom kan het vergroten van het aantal bezoekers de stad ook aan een beter en minder bevooroordeeld imago helpen.

Het voornemen om van Lelystad meer een 'wa-

ter-stad' te maken zou wellicht kunnen bijdragen aan een attractiever woonmilieu. Aan de oever van het Oostvaardersdiep liggen de mu-sea nu vrij geïsoleerd van de stad. Door woningen langs het water te bouwen kunnen deze recreatieve voorzieningen meer bij de stad betrokken worden. Misschien biedt deze locatie ook mogelijkheden voor een kwalitatief hoog-

staand woonmilieu. Hierbij is het jammer dat het stadscentrum zo ver van het water gelokaliseerd is en niet van deze ontwikkelingen kan profiteren.

Van de voorgenomen werkgelegenheidsmaatregelen lijkt in ieder geval het multimodale overslagcentrum zinvol en haalbaar. Dit is uiteraard wel afhankelijk van het al dan niet aanleggen van de Hanzelijn. Ook de vestiging van een hogeschool zou kunnen bijdragen aan een verbeterd woon- en werkmilieu in Lelystad. Een groot obstakel voor het aantrekken van de hogeschool wordt echter gevormd door buurgemeente Almere, dat vanwege het veel hogere inwonertal een logischer vestigingsplaats is.

Almere zit Lelystad in meerdere opzichten dwars. Het is gunstiger gelegen ten opzichte van de Randstad, heeft een gevarieerder woonmilieu en een uitgebreider voorzieningenaanbod. Almere trekt daardoor makkelijker bewoners en functies uit de Randstad naar zich toe. Hoewel Lelystad zowel per spoor als per auto vanuit Amsterdam ruim binnen het uur te bereiken is, lijkt de stad toch ver van de Randstad af te liggen. Dit heeft veel te maken met de ligging van Almere tussen Lelystad en de Randstad in. Ook het tijdstip waarop met de bouw van Almere werd begonnen, terwijl Lelystad nog volop in ontwikkeling was, roept achteraf vragen op. Vanuit Lelystads perspectief gezien was dit destijds een weinig geslaagde planning van 'Den Haag'.

Al met al lijkt er weinig reden tot optimisme over de haalbaarheid van de toekomstvisie die de 'Lelystad-tafel' nastreeft. Veel van de plannen van het adviesorgaan zijn eenvoudigweg te hoog gegrepen. Dit betekent echter niet dat Lelystad geen toekomst heeft. Als de ambitie enigszins naar beneden bijgesteld wordt, liggen er nog heel wat kansen in het verschiet.

*redactie Agora