



## UvA-DARE (Digital Academic Repository)

### Naar een metropolitaan bewustzijn

Janssen-Jansen, L.

**Publication date**

2009

**Document Version**

Final published version

**Published in**

Rooilijn

[Link to publication](#)

**Citation for published version (APA):**

Janssen-Jansen, L. (2009). Naar een metropolitaan bewustzijn. *Rooilijn*, 42(1), 84-91.  
<http://www.rooilijn.nl/files/janssen-Jansen%20RL2-09%20def.pdf>

**General rights**

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

**Disclaimer/Complaints regulations**

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

# Naar een metropolitaan bewustzijn

Leonie Janssen-Jansen

Sinds de introductie van de Metropoolregio Amsterdam staan de begrippen metropool en metropoolvorming opnieuw volop in de aandacht. De netwerkstad Noordvleugel moet uitgroeien tot volwaardige Europese metropool, aldus het ontwikkelingsbeeld Metropoolregio Amsterdam 2040. Maar wat is een metropool? En hoe maakbaar is deze? Metropolen zijn vaak lastig af te bakenen en zeer dynamisch, wat planningsinnovaties op dit niveau lastig maakt. Ervaringen in verschillende andere landen laten dan ook zien dat het ontstaan van een metropolitaan bewustzijn niet vanzelfsprekend is.



De fimset van *Metropolis* (Fritz Lang, 1927), schetst een toekomstbeeld van het jaar 2026

# Achtergrond

Niet alleen in Nederland, maar ook in andere landen heeft het woord metropolis een sterk imago. Vanuit de gedachte dat steden, in hun ruimtelijk beperkte vorm, het bereik en beleidscapaciteit missen om gemeentegrensoverschrijdende issues effectief aan te pakken, wordt ingezet op het niveau van de metropool. Ook in een steeds meer mondialiserende economie lijkt de status van metropool aantrekkelijk en wellicht zelfs een noodzaak. Metropolis is daarmee een nieuw buzzwoord geworden.

Waar bij de definitie van stadsregio's en agglomeraties bestuurlijke grenzen een belangrijke rol spelen, staan bij een metropool de functionele verbanden centraal. In dit licht roept metropool dan ook nieuwe beelden, beleidsagenda's en planningskeuzen voor de grotere invloedssfeer van steden op. In sommige verstedelijkte gebieden leidt dit tot een metropolitane bewustzijn bij bestuurders, dat zich uit in intenties om als gehele regio ontwikkelingen te stimuleren en af te stemmen. Dit soort processen vindt vooral plaats in steden die veel economische groei doormaken en door economische, mobiliteit-, duurzaamheid- en leefbaarheidsvraagstukken, al dan niet geïnitieerd door bewoners, gedwongen worden over hun grenzen heen te kijken.

In het verleden zochten planners vaak naar patronen, grenzen en oplossingen, bijvoorbeeld door het opschalen van steden naar stadsregio's. Voor sommige regio's is dit zeer succesvol geweest. Maar over het algemeen zijn in regio's de pogingen tot een institutionele hervorming uitgeput en wordt gezocht naar een meer flexibele samenwerkbenadering. Het city regionalism schaal op naar het metropolisism. Maar wat is een metropool en hoe verkrijgt een stad de metropolis-status? In dit artikel wordt hier nader op ingegaan, waarbij niet alleen aandacht is voor de verschillende betekenissen van metropool en de relativiteit van dit begrip, maar ook voor vragen waarom verschillende verstedelijkte gebieden inzetten op dit concept en hoe, al dan niet, het metropolitane bewustzijn in deze steden groeit. Aansluitend bij de inzet van beleidsmakers in de regio Amsterdam om een metropool te

vormen, wordt vanuit ervaringen in andere steden gezocht hoe met de uitdagingen van metropolen kan worden omgegaan.

## Het waarom van de metropool

Sinds de boeken van Castells (1996-1998) zijn stedelijke planners zich bewust dat de overgang van de industriële samenleving naar de netwerksamenleving niet alleen consequenties voor hen persoonlijk heeft, maar ook voor de stad. De hoge economische, technologische en sociaal-culturele dynamiek, die onderdeel is van de wereldomspannende netwerksamenleving, heeft zijn weerslag op de ruimtelijke inrichting. De stad staat niet meer op zichzelf. Voor tal van activiteiten, zoals wonen en vrijetijdsbesteding, is de stedelijke regio het belangrijkste referentiekader geworden. Bestuurders, planologen en stedenbouwkundigen houden zich steeds meer bezig met dit hogere schaalniveau. Dit niveau heeft vaak een heterarchische structuur; een flexibele structuur met verschillende subcentra die zich eenvoudig kan uitbreiden en voortdurend in beweging is. Dit in tegenstelling tot het meer traditionele stedelijk patroon, dat uitgaat van een vaste hiërarchie tussen centrum en periferie, vaak nog gebaseerd op middeleeuwse stadsstructuren. De heterarchische, kriskras structuur heeft onder andere ingrijpende gevolgen voor de ontwikkeling van functionele relaties en netwerken, waaronder de vervoerssystemen. Maar ook voor de arbeidsmarkt, recreatieactiviteiten en de huizenmarkt, met lang niet altijd positieve gevolgen voor de historische kern. In stedelijke regio's ontstaat zo een variëteit aan functionele netwerken, die zich vaak niet aan administratieve grenzen houden. Steden afzonderlijk bevatten slechts een fragment van deze netwerken, die op het niveau van de metropool samenkomen. Het niveau van de metropool lijkt het meest geschikte niveau voor effectief beleid, terwijl juist dit niveau gezien de snelheid van alle veranderingen onmogelijk is af te bakenen.

Tegelijkertijd is de rol van deze stedelijke regio's als gevolg van de genoemde dynamiek veranderd. In het licht van mondialisering en in Europa ook van de

Europese integratie wordt de kwaliteit van stedelijke regio's belangrijk geacht in de internationale concurrentie om bedrijfsinvesteringen (De Vries & Evers, 2008). Overheden in stedelijke regio's richten zich steeds meer op de verbetering van de regionale economie, de bereikbaarheid en de kwaliteit van de woon- en leefomgeving, om zo hoogwaardige dienstverlening te kunnen aantrekken (Florida, 2002). Clustering van economische activiteiten wordt gezien als een belangrijke voorwaarde voor economische vitaliteit van een gebied (Amin & Thrift, 2002). Tegelijkertijd is er veel aandacht voor het verbeteren van onderlinge verbindingen binnen stedelijke regio's. De gedachte hierachter is dat stedelijke regio's als geheel concurreren met andere stedelijke regio's. Hoewel het idee van de territoriale concurrentie in de literatuur wordt bekritiseerd (zie bijvoorbeeld Turok, 2005), blijft het idee van deze regionale concurrentie belangrijk in wetenschap en praktijk (Sieverts e.a., 2005). We zien dan ook dat veel steden, ondanks een vaak zeer verschillende lokale context, strategieën bedenken om om te gaan met de spanning tussen aan de ene kant de drang een concurrerende stad te zijn, door gebruik te maken van de concurrentievoordelen, en aan de andere kant te investeren in duurzaamheidvraagstukken, waaronder ook sociale en ecologische waarden. In het Nederlandse debat worden afwisselend de Randstad of de stadregio's binnen de Randstad gezien als drager van deze concurrentiepositie (Lambregts e.a., 2008), waarbij voor Amsterdam momenteel de metropoolregio centraal staat.

## Amsterdams Metropoollabel

Onder de noemer van metropoolvorming is in de Amsterdamse regio veel aandacht voor de interne kwaliteit en bereikbaarheid van de stedelijke regio, om zo het vestigingsmilieu internationaal gezien te verbeteren. In het Noordvleugel-2040-rapport (2008, p. 4) wordt samengevat: "In een globaliserende economie concurreren niet alleen steeds internationaler opererende bedrijven, maar concurreren vooral ook stedelijk regio's met elkaar [...]. De beslissing waar een internationale onderneming zich vestigt (of waar zij blijft) is in

sterke mate afhankelijk van wat zo'n bedrijf in een regio aantreft: soort woonmilieus, kwaliteit aan personeel, niveau van verbindingen met andere gebieden [...] de mogelijkheden van de technologische infrastructuur, veelzijdige culturele voorzieningen, allerlei ontspanningsmogelijkheden en mooie natuur." Geconcludeerd wordt dat het hele pakket meespeelt "de sfeer, de traditie, de cultuur, de moderniteit, de dynamiek, het klimaat, het groen, het water. Niet de afzonderlijke gemeenten, maar de Noordvleugel als geheel heeft daarvoor de beste papieren". In het ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 worden vier impulsen voor metropoolvorming onderscheiden: stedelijke intensivering en transformatie, met aandacht voor evenwichtige ontwikkeling voor de assen; behoud binnenstedelijke werkgelegenheid en voldoende aanbod van bedrijfslocaties; verbeteren van de metropolitane bereikbaarheid (intern en extern); ontwikkeling van een metropolitaan landschap en het duurzaam en klimaatbestendig ontwikkelen van de metropoolregio (Metropoolregio Amsterdam, 2008). Dergelijke ambities zijn ook terug te vinden in andere steden en stedelijke regio's. Al wordt in het beleidsadvies van het Ruimtelijk Planbureau over de Randstad (De Vries & Evers, 2008, p. 20) geconcludeerd dat: "zaken als visievorming, strategische projecten en coalitievorming tussen overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties nog vooral een zaak zijn van individuele steden". Hoewel de uitdagingen dit stedelijke niveau vaak te boven gaan, blijkt het lastig om dergelijke strategieën op het metropolitane schaalniveau te formuleren en daar in regionale samenwerkingsverbanden vervolgens invulling aan te geven.

In de Amsterdamse regio is het besef van de regionale interdependentie, in relatie tot het versterken van de internationale concurrentiepositie van de stedelijke regio als geheel, sterk gegroeid. Dit begon met de Muiderslotconferentie in 2000. In de daarop volgende Noordvleugelconferenties werd steeds meer gewerkt aan groei van de metropolitane institutionele capaciteit, bijvoorbeeld bij het maken van afspraken over woningontwikkeling. Dit heeft uiteindelijk ook geleid tot de naamswijziging van het gebied tot

Metropoolregio Amsterdam. De naam zelf laat iets zien van het compromis tussen de metropool en de regio. In de Amsterdamse regio speelt de begrenzing tot de Noordvleugelgemeenten (op Almere na allen in de provincie Noord-Holland gelegen) nog steeds een belangrijke rol, waardoor bijvoorbeeld gemeenten in de provincie Utrecht, formeel geen deel uitmaken van de metropoolregio.

Internationaal gezien hebben ook andere stadsregio's zich herdoopt tot metropool. Het Greater Vancouver Regional District in Canada gaat sinds medio september 2007 als Metro Vancouver door het leven. In Duitsland gaan de grootste elf verstedelijkte gebieden sinds 1995 door het leven als Europese Metropolregionen (EMR). Alle naamswijzigingen komen voort uit het streven een duidelijker label te krijgen in de steeds meer mondialiserende economie. De voorzitter van Metro Vancouver, Lois Jackson, antwoordde op de vraag naar het waarom van de naamsverandering: "It has to do with a world-view of the name. Going to different places internationally, especially with the Olympics coming upon us, you talk to somebody about being the chair or vice-chair of the Greater Vancouver Regional District in British Columbia, Canada, people had no idea what that was. But when you say 'we're from metropolitan Vancouver', people understand what metropolitan London, metropolitan New York is like". Ook Amsterdam Metropolitan Area geeft veel duidelijker aan waar het omgaat dan de Noordvleugel en North Wing. Deze naamswijziging is niet alleen een marketinginstrument, maar is met name gericht op meer interne regionale samenhang met het doel de concurrentiepositie te verbeteren. Voor Amsterdam wordt verbetering van de samenhang en concurrentiepositie onder de noemer metropoolvorming geschaard, waarbij in het bijzonder de ruimtelijke weerslag centraal staat. De oude Noordvleugelgrenzen blijven daarbij doorslaggevend, hoewel op het kaartbeeld voor 2040 heel expliciet ook een relatie is gelegd met de invloedssfeer van de metropool.

## Moederstad

Ondanks het veelvuldige gebruik van de term, blijft het voor velen onduidelijk wat metropool en metropoolvorming nu precies inhouden. In zijn oorspronkelijke Griekse betekenis van moederstad is een metropool een grote stad, met een economisch, politiek en cultureel dominante positie in een regio, gekenmerkt door een grote concentratie van functies en activiteiten. Internationaal gezien zijn er inmiddels verschillende definities voor metropolen, die ook nog eens dynamisch zijn in de tijd. Een metropool hoeft nog niet meteen een wereldstad te zijn. Een wereldstad is nog niet meteen een global city. Als metropolen aan elkaar groeien, spreken we van een megalopolis (letterlijk vertaald: Grote Stad, ook wel conurbatie).

Het concept metropool is een relatief concept, waar geen strikte kwantiteitsgrenzen voor bestaan. Waarbij stedelijke concepten als stad, megastad (meer dan tien miljoen inwoners) en hyperstad (meer dan twintig miljoen inwoners). In administratieve of kwantitatieve termen. Duidelijk is wat ermee bedoeld wordt door de harde, maar overigens in de tijd wel dynamische, grenzen die de Verenigde Naties daaraan stellen, blijft dat vaag bij de meer relatieve stedelijke concepten van metropool, megalopolis, wereldstad en mondiale stad. Elk land definieert zelf haar metropolen. Canada stelt als ondergrens dat de kernstad minimaal honderduizend inwoners moet hebben, resulterend in zes metropolen: Toronto, Montreal, Vancouver, Ottawa, Calgary en Edmonton (Statistics Canada, 2002). India classificeerde tot enkele jaren geleden steden als metropolitan city als het aantal inwoners groter was dan een miljoen (Shaw, 1999). Nadat ruim veertig metropolen waren ontstaan, is deze grens verschoven naar vijf miljoen, waardoor ook India intussen zes metropolen kent: Delhi, Mumbai, Chennai, Kolkata, Bangalore en Hyderabad (The Hindu, 2007). In de Verenigde Staten krijgt een gebied het label Metropolitan Statistical Area (MSA) als er meer dan vijftigduizend inwoners zijn (US Census Bureau, 2005). De VS kent bijna vierhonderd van deze MSA's. De Duitse Europese Metropolregionen (EMR) zijn heel normatief vastge-

steld, waarbij vooral ook de symboolfunctie belangrijk was. De grootte en omvang van de Metropolregionen liep zeer uiteen (van 2,3 tot 11,6 miljoen inwoners). Sinds 2005 is in Duitsland, elke stad waar in de kernstad meer dan 400.000 mensen wonen een EMR.

De in 1984 opgerichte Metropolis-associatie, the World Association of Major Metropolises, vertegenwoordigt wereldwijd ruim negentig aangemelde metropolen. Zij definiëren een metropool als de agglomeratie meer dan een miljoen inwoners telt. Ook de Verenigde Naties gebruiken deze definitie van metropool. Het netwerk voor Europese metropolitane regio's en gebieden (Metrex) definieerde in 1996 EU-metropoolregio's als agglomeratie met meer dan vijfhonderd duizend inwoners.

Kortom, voor wat betreft de omvang van de bevolking loopt de definitie van een metropool nogal uiteen. Een metropool lijkt vooral een proces en een construct waarin verschillende waarden en functies doorklinken. Een metropool is een machtscentrum, een centrum van innovatie, een gateway voor uitwisseling, een plaats waar een iconisch symbolisme bestaat en waarin in toenemende mate een balans gezocht wordt tussen (economische) duurzaamheid en de internationale concurrentiepositie. Afhankelijk van de gekozen criteria kan elke stad zich metropool noemen. De vraag 'hoe [...] de netwerkregio Noordvleugel zich [kan] ontwikkelen tot een Europese metropool in 2040' uit het Ontwikkelingsbeeld (Metropoolregio Amsterdam, 2008) komt in dit licht wat vreemd over en getuigt van onzekerheid over de positie van de Amsterdamse regio op het Europees stedelijke veld. Tegelijkertijd wordt in het rapport de kracht van de Noordvleugel in de Nederlandse economie en de grote naam en reputatie van Amsterdam in de wereld geprezen en wordt erkend dat Amsterdam een world city en zelfs een global city is, de 'taxonomy of leading cities in globalisation' van Peter Taylor (2005) volgend. Amsterdam valt hier in de categorie opkomende wereldsteden. Waarom zou het dan geen metropool zijn en aan metropoolvorming moeten doen?

## Metropolitane maakbaarheid?

De vraag is of en zo ja, hoe actief een metropool gevormd kan worden? Veel van de ontwikkelingen, die met de voortdurende transformatie van steden te maken hebben, overkomen stedelijke gebieden. Trends als de mondialisering van de economie en de technologische veranderingen, de dynamiek van de bevolking, sociale ongelijkheid en sociaal-culturele fragmentatie, klimaatverandering en uitputting van natuurlijke hulpbronnen vormen vooral een context voor metropolen. Ze dragen bij aan de vorming en vergroting hiervan maar zijn niet actief te beïnvloeden. In het licht hiervan lijkt Amsterdam met metropoolvorming vooral in te zetten op het vormen van een samenhangend stedelijk gebied, waarbij een gezamenlijke toekomstvisie leidend is voor het beleid van alle jurisdicties binnen de regio. Kelley (2007) spreekt in dit verband van de intentional city en definieert dit als volgt: "an intentional city defines a role for itself in the global network of cities and takes action to develop itself – physically, economically and socially – in light of that aspiration. It creatively responds to global trends and issues in a way that builds upon the city's particular strengths and further its identity and well-being."

De intentionele metropool Amsterdam wil zich profileren op de aspecten van diversiteit (zowel stedelijk, landschappelijk als functioneel) en duurzaamheid (in ieder geval energie, klimaat-bestendigheid en luchtkwaliteit) (Metropoolregio Amsterdam, 2008) en ziet daarvoor uitdagingen liggen in haar stedelijke intensiverings- en herstructureringsopgave, zoals de dreigende versnippering en verrommeling van het landelijke gebied, de achterblijvende interne en externe bereikbaarheid. Daarbij moet bedacht worden dat een concurrentiepositie altijd relatief is. Veranderingen in een positie zijn niet alleen afhankelijk van ontwikkelingen in het eigen gebied, maar ook in dat van de concurrenten.

## Dé Nederlandse Metropool

De keuze voor het woord metropool leidde, in relatie tot de Deltametropool, al snel tot een interne discussie of de Metropoolregio Amsterdam wel dé metropool

van Nederland is. In 1998 ontstond in Nederland door zelfnominatie het concept Deltametropool, waarmee de ambitie om alle agglomeraties in de Randstad gezamenlijk te laten functioneren als één metropool weerspiegeld werd. De Randstad als green heart metropolis (7,3 miljoen inwoners) zou moeten kunnen concurreren met de grootste metropolen in de wereld. Dit concept is nooit goed van de grond gekomen (Lambregts e.a., 2008) en lijkt – als het aan de Amsterdamse beleidsmakers ligt – nu vervangen te worden door de blue heart metropolis.

Op de lijst van de *Metropolis Association*, gebaseerd op cijfers van de Verenigde Naties komen de agglomeraties van Amsterdam en Rotterdam voor. De Randstad of Deltametropool komt niet voor op deze lijst. Op dezelfde lijst worden de Duitse Steden in het Ruhr-gebied wel gegroepeerd in vijf metropolen: Rhein Main, Rhein-Neckar, Rhein-Ruhr Middle, Rhein-Ruhr North, Rhein-Ruhr South. De gekozen territoriale afbakening is dus van belang bij de indeling. Wie zoekt op het lijstje van de zestig grootste Europese metropolen op Wikipedia, waarbij vooral de dominante functie in een gebied centraal staat, vindt zowel de Randstad als de Brabantse stedenrij. Op de Engelstalige wiki werden tot voor kort Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Groningen, Maastricht, Rotterdam en Utrecht in het lijstje met West-Europese metropolen genoemd. Een half jaar later wordt alleen de Randstad en Maastricht, de laatste als onderdeel van de gegroepeerde Alma-metropool (Aachen, Liege, Maastricht), genoemd. Ook hierbij is gekeken naar de functie in de regio.

In Nederland wordt geregeld gediscussieerd over wat de Nederlandse metropool is (Haran & Janssen-Jansen, 2006) Het lijkt een eindeloze discussie te zijn, die alleen in ons eigen land relevant is, maar waardoor vooral veel energie weglekt. Internationaal gezien worden zowel de Randstad als ook de losse steden als metropool geteld (OECD, 2007). Is de relevante vraag dan ook niet veel meer wat voor een metropool de Amsterdamse regio is en zou willen of kunnen worden

om haar concurrentiepositie op het Europese stedelijke speelveld te behouden of te versterken. En is in dat licht het concept volwaardige Europese metropool wel goed gekozen?

## Negatieve connotatie

Het concept metropool mag dan een sterk imago hebben in economische zin, in sociaal opzicht onderscheiden metropolen zich in negatieve zin, met relatief hoge werkloosheid en een groeiende sociale segregatie. Een bezoek aan Manhattan inspireerde de Duitse cineast, Fritz Lang tot het uitbrengen van de beroemde eerste science fiction film 'Metropolis' (1927). Deze 3,5 uur durende stille film laat het schrikbeeld van de metropool in 2026 zien: een anti-utopie, met een zeer gesegregerde samenleving met louter negatieve eigenschappen, waarin men beslist niet zou willen leven. Hoewel de film vooral sociale tegenstellingen aan de kaart stelt, is de setting in een metropool niet toevallig. Andere kenmerken van metropolen die zorgen voor een negatieve connotatie met het concept, zijn hoge huizenprijzen, congestie, vervuiling en het wegtrekken van mensen uit de stad.

Bestuurlijke gezien zijn metropolen vaak zeer gefragmenteerd als gevolg van de complexiteit van vraagstukken. De fragmentatie zorgt vervolgens voor nog meer complexiteit door onderlinge competitie en ondoorzichtigheid. Steden als London, Parijs en Milaan zijn belangrijke metropolen in Europa, maar of de levenskwaliteit in deze steden nastrevenswaardig is, is maar zeer de vraag. De oriëntatie van de metropool-regio op *the good metropolis project* waarbij ervaringen in London, New York, Tokyo en Moskou centraal staan, roept vraagtekens op. Zou de Metropoolregio wel de ambitie moeten willen hebben om zich te meten aan deze metropolen? Wat wil Amsterdam in deze rij van mega- en zelfs hypersteden, allen groter dan tien (of zelfs twintig) miljoen inwoners?

## Vergelijkbare uitdagingen

Kijkend naar ontwikkelingen in andere middelgrote metropolen, zoals Liverpool, Stuttgart, Portland,

Seattle en Vancouver, valt op dat deze steden allen met vergelijkbare uitdagingen te maken hebben, maar dat in een andere vorm gieten dan de Amsterdamse regio. Waar Amsterdam niets liever wil dan een metropool worden en grote metropolitane ambities heeft, ziet Metro Portland zichzelf, daartoe aangezet door inwoners bij verkiezingen, juist als anti-metropool en wil zich daarmee onderscheiden van steden die vooral inzetten op metropolitanisering in de vorm van sterke (bevolkings)groei. Portland is door deze anti-metropolisstrategie op dit moment een van de meest populaire en leefbare steden in de Verenigde Staten. Hierdoor is de regio erg populair, met als gevolg meer druk op de ruimte. De regio kent, mede door het stadsregionale bestuur en het intensieve metropolitane overleg, veel afstemming om vooral een duurzame stad te worden. Bij dit metropolitane overleg is ook het deel van de metropool betrokken dat in een andere staat ligt. Ook in Stuttgart, Seattle en Vancouver staan het duurzaamheidsdiscours voorop, terwijl tegelijkertijd ook aandacht is voor de concurrentiepositie van de steden. In elk van de steden staat compacte ontwikkeling voorop, waarbij een balans gezocht wordt tussen het optimaal gebruik kunnen maken van de concurrentievoordelen en aandacht voor de leefbaarheid. Het metropolitane schaalniveau is daarbij de schaal waarop afwegingen worden gemaakt. Hierbij wordt ook steeds gezocht naar een nieuwe en goed werkzame institutionele balans in de regio, waarbij ook aandacht bestaat voor allocatievraagstukken. In steden als Portland en Stuttgart wordt het metropolitane bewustzijn, die zich in Portland juist uit in een anti-metropoolstrategie, steeds duidelijker. Metropolitaan bewustzijn is een uitdrukking van een proces dat voortkomt uit historische, culturele en sociale instituties, die de sleutel tot progressieve metropolitane ontwikkelingen vasthouden. Een strategie van een metropolitaan bewustzijn faciliteert een bottom up-benadering voor het bereiken van consensus tussen bestuurders onderling, of bewoners en bestuurders. Het zet sterk in op identiteitsvorming door inter-

actie tussen actoren onderling en discussie over de doelen voor de regio als geheel. Door het versterken van de institutionele capaciteit op het metropolitane niveau, zijn metropolitane uitdagingen wellicht beter aan te gaan. Stuttgart en Portland zetten hier in hun beleid sterk op in. In Milaan en Liverpool is daarentegen vooral aandacht voor het lokale niveau en is metropolitane *capacity building* ver te zoeken. Milaan heeft last van een zeer gebrekkige regionale samenwerking. Hoewel dit de economische groei niet lijkt te schaden, leidt dit wel tot weinig aandacht voor duurzaamheid. In Liverpool, ooit dankzij de haven een van de wereldsteden en een belangrijke metropool, is de economische uitgangspositie zo zwak, dat alle aandacht uitgaat naar binnenstedelijke herstructurering. Het metropolitane niveau lijkt (nog) een stap te ver. Zowel in Milaan als Liverpool lijkt opschalen naar een metropolitaan schaalniveau, door politieke strubbelingen en de noodzaak eerst een positief zelfbeeld te hervinden, belangrijker dan naar buiten te kijken. In deze steden zijn dan ook nauwelijks aanzetten tot een metropolitaan bewustzijn te vinden.

### Naar een Metropoolregiobewustzijn?

Met het uitbrengen van het ontwikkelingsbeeld 2040 lijkt de Amsterdamse regio ambtelijk en bestuurlijk redelijk op een lijn te zitten. De vraag is hoe duurzaam deze relaties zijn en of de institutionele capaciteit op dit niveau voldoende is om het samenwerkingsdoel, namelijk een volwaardige Europese metropool worden, te laten prevaleren boven soms tegenstrijdige individuele belangen van de gemeenten, maatschappelijke organisaties, marktpartijen en inwoners. Met name de laatste twee categorieën zijn slechts summier betrokken geweest bij de totstandkoming van het ontwikkelingsbeeld. Het is dan ook onduidelijk in hoeverre het ontwikkelingsbeeld gedragen wordt door de regio. Ook is de vraag of de metropolitane visie zoals die er nu is wel een echte metropolitane visie is, omdat de begrenzing wellicht te beperkt is. De stap van visie naar projecten en vooral de afstemming daartussen is nog onduidelijk.



Ook is het nog maar de vraag hoe het bestuurdersbewustzijn een breed door de bevolking gedragen bewustzijn wordt.

Ervaringen uit Portland leren dat een vanuit de bevolking geïnstitutionaliseerde regionale entiteit niet per se de garantie geeft dat dit makkelijker gaat, maar het minimaliseert wel conflicten doordat er een stabiele regionale entiteit is die ook aan te spreken is. Stuttgart leert bijvoorbeeld dat politiek leiderschap ook zeer belangrijk is voor het komen tot een metropolitaan bewustzijn. De invloedsfeer van het politieke leiderschap zou moeten overeenkomen met de overlappende metropolitane netwerken. Hier, en dan met name richting Utrecht, ligt nog een belangrijke uitdaging in de metropoolregio. Dit alles doet natuurlijk niets af aan de inzet op meer publiek-publieke coproducties zoals we die nu kunnen waarnemen in Amsterdam, waarin verbetering van de kwaliteit van de regio centraal staat en een begin van een metropolitaan bewustzijn en misschien zelfs een metropolitane identiteit is te ontdekken.

Niet per se de naar huidige maatstaven te grote historische naam Amsterdam zou richting moeten geven aan zo'n metropolitane identiteit, maar juist de eigen kracht van de regio, de creativiteit, de cultuur en de levensstijl van de mensen. De regio is internationaal gezien al heel populair. Niet vanwege de historische dominantie van de stad, maar binnen- en buitenlanders komen er graag hoewel ze weten dat het niet de goedkoopste of meest verbonden metropool van de wereld is. Maar ze vinden het leuk omdat het Amsterdam is. Het metropolitane bewustzijn zou zich de komende jaren moeten vertalen naar concrete projecten en ambities. De metropoolregiomarketingstrategie lijkt een goede keus, maar uiteindelijk gaat het toch om de inhoud.

Leonie Janssen-Jansen (l.b.janssen-jansen@uva.nl) is universitair docent bij de afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies van de Universiteit van Amsterdam.

## Literatuur

- Amin, A. & N. Thrift (2002) *Cities: Reimagining the Urban*. Polity Press, Cambridge
- Castells, M. (1996-1998) *The Rise of the Network Society, The Information Age: Economy, Society and Culture*. Vol. I-II. Blackwell, Cambridge
- Florida, R. (2002) *The rise of the creative class*. Basis Books, New York
- Haran, N. & L. Janssen-Jansen (2007) 'Nederland heeft maar één metropool en dat is de Randstad. Interview met Joost Schrijnen', *Rooilijn*, jg. 39, nr. 8, p. 478-481
- Kelley, G. (2007) *Challenges in Planning for the Intentional City: Casestudies from Portland and Amsterdam*, presentation during Masterclass Metropolitan Design, Amsterdam, 11-12 oktober
- Lambregts, B., L. Janssen-Jansen & N. Haran (2008) 'Effective Governance for Competitive Regions in Europe: The Difficult Case of the Randstad', *Geo Journal*, jg. 72, nr. 1-2, p. 45-57
- Metropoolregio Amsterdam (2008) *Metropoolregio Amsterdam. Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040*. Drukkerij van Amerongen, Amersfoort
- OECD (2007) *Territorial Reviews: Randstad Holland, The Netherlands*. OECD, Paris
- Shaw, A. (1999) 'The Planning and Development of New Bombay', *Modern Asian Studies*, jg. 33, nr. 4, p. 951-988
- Sieverts, T., M. Koch, U. Stein & M. Steinbusch (2005) *Zwischenstadt – Inzwischen Stadt? Entdecken, Begreifen, Verändern*. Müller + Busmann, Wuppertal
- Statistics Canada (2002) *Geographic Units: Census Metropolitan Area (CMA) and Census Agglomeration (CA)* 30 maart 2008, <http://www12.statcan.ca/english/census01/products/reference/dict/geo009.html>, 30-03-2008
- Taylor, P.J. (2005) 'Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban Nodes in Multiple Networks', *Urban Studies*, jg. 42, nr. 9, p. 1593-1608
- The Hindu (2007) *Hyderabad city gets A-1 Status*, 1 september
- Turok, I. (2005) 'Cities, competition and competitiveness. Identifying new connections', N. Buck, I. Gordon, A. Harding & I. Turok (red.), *Changing Cities. Rethinking Urban Competitiveness, Cohesion and Governance*, Palgrave, London, p. 242-264
- U.S. Census Bureau (2008) *Population Division, Population Distribution Branch*, U.S. Census Bureau, <http://.../aboutmetro.html>, 30-03-2008
- Vries, J. de & D. Evers (2008) *Bestuur en Ruimte: de Randstad in internationaal perspectief*. Ruimtelijk Planbureau, Den Haag