

De Deltametropool: een nieuw planningsconcept

Leden van de vereniging zijn de steden Dordrecht, Rotterdam, Delft, Zoetermeer, Den Haag, Leiden, Haarlem, Haarlemmermeer, Zaanstad, Amsterdam, Almere en Utrecht en de Kamers van Koophandel van Utrecht, Amsterdam, Rijnland, Haaglanden en Rotterdam. Waterschappen, woningcorporaties, de Westelijke Land- en Tuinbouworganisatie en anderen overwegen zich aan te sluiten of hebben zich als lid aangemeld.

TERUGBLIK

De directe voorgeschiedenis van de vereniging begint in oktober 1996. De stadsprovincies Amsterdam en Rotterdam zijn die zomer via referenda gesneuveld. De stichting Het Metropolitan Debat heeft aan de hand van een analyse van 25 ruimtelijke plannen aangetoond dat de al dan niet uitgesproken basisveronderstelling van al deze plannen is dat het aandeel van het landsdeel West in de bevolking en bedrijvigheid van Nederland zal blijven afnemen, net als het aandeel van de steden in de bevolking en bedrijvigheid. Wie deze ontwikkeling wil keren zal zelf een eigen ruimtelijke visie tegenover dit consensusmodel van alle publieke en private bestuursorganen moeten stellen.

Aldus wordt in overleg tussen de genoemde vier wethouders en de voorzitter van de stichting besloten. Aan de hoogleraren Van Engelsdorp Gastelaars en Salet van de Universiteit van Amsterdam wordt de opdracht verleend een scenario te schrijven. In januari 1997 wordt door een ontwerpersteam van zo'n zestien mensen uit de vier steden, gesecondeerd door een reeks externe deskundigen, twee weken lang in het Groothandelsgebouw in Rotterdam op basis van dit scenario gewerkt aan de beoogde ruimtelijke visie. In mei van dat jaar wordt David Rusk, auteur van 'Cities without Suburbs', uit de Verenigde Staten naar Nederland gehaald voor een serie lezingen over de ontwikkeling van metropolen en de daarbij optredende migratieprocessen en vestigingspatronen van verschillende bevolkingsgroepen, onderscheiden naar etniciteit en inkomen. In juni verschijnt een in opdracht van de steden door het onderzoeksbureau van de ING opgesteld rapport getiteld De 'Randstad centraal'. In dit economisch georiënteerde rapport wordt het verbeteren van het vervoerssysteem, zowel in-

DIRK FRIELING*

Op 5 februari 2000 heeft in het Prinsenhof in Delft de oprichtingsbijeenkomst plaatsgevonden van de vereniging Deltametropool. Aanleiding tot het oprichten van de vereniging is het ontstaan van de Europese Unie. De initiatiefnemers, de wethouders Ruimtelijke Ordening van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht, menen dat het in Europees perspectief noodzakelijk is dat Nederland een stedelijk complex van internationaal formaat tot ontwikkeling brengt: een Europese metropool. De concentratie van oude en nieuwe steden in het westen van het land en de ligging ervan in de delta van Rijn en Maas zijn aanleiding om deze Europese metropool in West-Nederland te situeren en deze de naam Deltametropool te geven.



De ontluikende Deltametropool.

tern binnen de Deltametropool als extern met andere metropolen in Noordwest-Europa, als voorwaarde voor metropoolontwikkeling centraal gesteld: zonder brede basis geen hoge top. In juni, tijdens het eerste Metropolitan

Debat in New Metropolis in Amsterdam, worden door de wethouders contacten gelegd met ING, Natuurmonumenten en ANWB. In november resulteert dit in een bespreking waar naast de vier steden en ANWB, Natuur-

monumenten en ING ook Schiphol aan deelneemt. Daar wordt vastgesteld dat de waterhuishouding en het vervoerssysteem de twee sleutels zijn om de beoogde transformatie van een losse verzameling steden en dorpen tot een samenhangend stedelijk systeem, de Deltametropool, te bewerkstelligen. Er worden twee studies opgezet waarvan de resultaten een jaar later, onder de titels 'Waterrijk' en 'Deltanet', verschijnen.

OMSLAG

In februari 1998, kort voor de gemeenteraadsverkiezingen, wordt een Verklaring Deltametropool gepubliceerd en aan vertegenwoordigers van waterschappen, onderzoekinstellingen, werkgeversverenigingen en institutionele beleggers aangeboden. Twee maanden later, als blijkt dat alle vier de wethouders in deze functie zijn verkozen, wordt de koers voor de naaste toekomst uitgezet: het verdiepen van het inzicht door verder onderzoek en het verbreden van het draagvlak. Dit laatste door andere partijen, in de eerste plaats de overige steden in Holland en Utrecht, bij het initiatief te betrekken.

De initiatiefnemers zijn zich bewust dat metropoolontwikkeling ingaat tegen veertig jaar rijksbeleid dat juist is gericht op het tegengaan van een dergelijke ontwikkeling. Naast onderzoek en draagvlakverbreding moet dus ook het debat met het kabinet worden aangegaan, met de minister van VROM als eerste aanspreekpunt. Als Pronk in november 1998 met zijn tienpuntenprogramma in de krant komt, reageren de vier wethouders direct, ook via de krant. Als in januari 1999 de nota 'De ruimte van Nederland' verschijnt, reageren de vier weer binnen een maand met een nadere verklaring onder de titel 'Deltametropool in Europees perspectief'. Als in november van dat jaar de nota in de Tweede Kamer wordt behandeld wordt wederom een verdere verklaring onder dezelfde titel aan de Tweede Kamer gezonden. In dit laatstgenoemde stuk worden de verschillen tussen de visies van het rijk en van de Deltametropool op West-Nederland tegenover elkaar gesteld (zie kader). Tegelijkertijd wordt vastgesteld dat de visies van het rijk en de Deltametropool op landschap, waterhuishouding en kustbeheer in belangrijke mate overeenkomen.

In 1999 is ook een onderzoekprogramma op gang gekomen en is een aantal workshops en seminars georganiseerd. In juni wordt een seminar gewijd aan het personenvervoer, dat resulteert in een gelijknamige publicatie. In oktober verschijnt een rapport van het bureau Urhahn over wonen in de Deltametropool, waaraan in november een workshop van de deelnemende gemeente wordt gewijd. In februari 2000 bij de oprichtingsvergadering presenteren IWACO / H+N+S hun studie over het Waterrijk, waar in maart van dit jaar een seminar aan wordt gewijd dat ook in een publicatie zal uitmonden. Paralel aan deze activiteiten van de vereniging verricht de Faculteit Bouw-

Rijkvisie

- dichtbevolkt land: geen ruimte om eigen groei te accommoderen
- goedereneconomie: 'mainports' en achterlandverbindingen
- markt is sturend ('meebewegen met de stroom')
- losse verzameling netwerksteden van een à twee miljoen inwoners
- openbaar vervoer aanvullend (vijftien procent), voornamelijk per spoor

Visie Deltametropool

- dunbevolkte stad: accommoderen eigen groei mogelijk en wenselijk
- diensteconomie: twee à drie miljoen werkenden zijn de bron van welvaart
- lange termijn is sturend ('condities scheppen')
- samenhangend stedelijk systeem van vijf à zes miljoen inwoners
- openbaar vervoer substantieel (vijftig procent), voor de helft wegvervoer

kunde van de TU Delft een ontwerpstudie in de vorm van een modelmatig ontwerp Deltametropool dat door diverse werkgroepen als onderlegger wordt gebruikt voor de ontwikkeling van een eigen visie.

METROPOOL

Bij al deze activiteiten wordt regelmatig de vraag gesteld: wat is nu precies een metropool? Waarin onderscheidt deze zich nu van een willekeurige grote stad? Bij het beantwoorden van deze vraag kunnen vier maatstaven worden gehanteerd.

Voor wat betreft de ruimtelijke maatstaf is het antwoord nog betrekkelijk makkelijk te geven. Stedenbouwkundige Taeke de Jong onderscheidt steden, agglomeraties en metropolen aan de hand van de straal tussen centrum en periferie en de aantallen inwoners binnen een denkbeeldige, door die straal bepaalde cirkel: een stad heeft een straal van drie kilometer en 100.000 inwoners, een agglomeratie heeft een straal van tien kilometer en 1 miljoen inwoners en een metropool heeft een straal van dertig kilometer en tien miljoen inwoners. Volgens deze definitie is de Deltametropool met zijn vijf à zes miljoen inwoners dus nog in ontwikkeling.

Volgens een tweede ruimtelijke maatstaf moet het binnen zo'n denkbeeldige cirkel mogelijk zijn om elke afstand tussen twee willekeurige punten binnen drie kwartier af te leggen. Daarmee wordt de voorwaarde geschapen voor synergie tussen de inwoners van het gebied in sociale, economische en culturele zin. Voor de Deltametropool komt daar als derde ruimtelijke maatstaf bij dat de waterhuishouding eigen eisen stelt aan de hoeveelheid water en onbebouwd gebied. De grote hoeveelheid water geeft bovendien extra complicaties omdat in het hele transportsysteem zeer veel oeververbindingen moeten worden opgenomen. Een vierde ruimtelijke maatstaf is dat de metropool onderdeel moet uitmaken van een systeem van gelijksoortige stedelijke concentraties, eveneens met eigen eisen aan bereikbaarheid en reisduur: luchthavens en stations voor supersnelle treinen behoren dus tot de uitrusting van een metropool. En wederom leidt de ligging in de delta tot een aanvullend kenmerk in de vorm van zeehavens.

Maatschappelijk is het antwoord bij een beperkte opvatting van het begrip 'metropool' eveneens tamelijk eenvoudig te geven. Het is gebruikelijk aantal en rangorde van bijvoor-

beeld internationale hoofdkantoren, universiteiten en diverse typen van culturele voorzieningen daarvoor te gebruiken. Ook kan de samenstelling van de bevolking naar herkomst en nationaliteit daartoe dienen. Moeilijker wordt het als moet worden aangetoond dat de metropool sociaal, economisch en cultureel betere bestaansvoorwaarden biedt dan andere stadsvormen en als dat aan 'prestaties' van de metropool zou moeten worden afgemeten. De concentratie van een miljoenenbevolking op een bepaalde plaats wijst er weliswaar op dat die bevolking blijkbaar aan die concentratie op die plek de voorkeur geeft boven andere opties, maar velen zullen dan tegenwerpen dat het merendeel van de bewoners op dit punt geen vrijheid van keuze heeft. En zo staan twee onbewezen en onbewijsbare stellingen tegenover elkaar.

In de verklaring Deltametropool wordt menselijke interactie de drager van het stedelijk leven genoemd. In dat perspectief wordt voor de Deltametropool dan ingezet op:

- de metropool als emancipatiemachine, als uitkomst van sociale interactie
- de metropool als bron van welvaart, als uitkomst van economische interactie
- de metropool als leerschool, als uitkomst van culturele interactie

Al met al is er nog een lange weg te gaan. Veertig jaar spreidingsbeleid laat zich niet in vier jaar veranderen in concentratiebeleid. Tien jaar locatiebeleid, gericht op het uit elkaar spelen van autoverkeer en railvervoer, laat zich niet binnen een jaar veranderen in knooppuntenbeleid waarin wegvervoer en railvervoer juist worden gekoppeld. Maar ook op een lange weg moeten eerste stappen worden gezet om vooruit te komen. Voor de vereniging Deltametropool is het verbeteren van het vervoerssysteem zo'n eerste stap. Dit betekent viersporigheid tussen Utrecht en de Hollandse steden, aanwijzen en ontwikkelen van een beperkt aantal multimodale knooppunten waar rijkswegen en spoorlijnen elkaar kruisen of parallel liggen en introduceren van nieuwe vormen van openbaar wegvervoer nu de taxi is geliberaliseerd en de Deltametropool eindelijk zijn achterstand op dit gebied op andere metropolen kan inlopen.

* Dick Frieling is agent van de Deltametropool en als hoogleraar verbonden aan de TU Delft.