

2002

titel: Deltametropool moet gefragmenteerde Randstad tot één geheel samensmeden
medium: TRENS
datum: juli-2002
auteur: J.P. van Iersel

Deltametropool moet gefragmenteerde Randstad tot één geheel samensmeden

Deltametropool staat voor vernieuwing en modernisering van de Randstad. De bekende vliegpionier Albert Plesman zag al meer dan een halve eeuw geleden het westen van Nederland vanuit de lucht als één verstedelijkt gebied, de Randstad. Er ontstond een langdurige discussie, of het gebied met de grote agglomeraties van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht als één stedelijk gebied zou moeten worden ontwikkeld. Maar tot een gemeenschappelijke opvatting, laat staan tot een gemeenschappelijke aanpak, kwam het toen nooit. Inmiddels is het metropolitaan debat over de invulling van de kostbare ruimte van de Randstad in volle gang. Joost van Iersel, voorzitter van de stichting Vrienden van de Deltametropool, gaat daar in dit artikel op in.

Opmerkelijk genoeg krijgt juist de Randstad als één samenhangend gebied een plaats in de literatuur over grootstedelijke gebieden in de wereld. Dat is verklaarbaar. Rechtstreeks betrokkenen worden nu eenmaal beheerst door de korte termijn en eigenbelang. Dat is moeilijk te verenigen met de ontwikkeling van een nieuwe visie en aanpak op stad en regio, hoezeer gewijzigde omstandigheden die ook noodzakelijk maken.

Die omstandigheden zijn gewijzigd. Stedelijk gebied dijt steeds verder uit en loopt met name in de Noordvleugel (Noordzeekanaalgebied) en de Zuidvleugel (Haaglanden en Rijnmond) in elkaar over; het wegnen raakt vast, de noodzakelijke uitbreiding van het openbaar vervoer is achterwege gebleven, er is geen heldere regie in de ruimtelijke inrichting, er zijn grootstedelijke problemen en vooral ook de dringende eis dat de Randstad als concurrerende Europese regio ontwikkeld moet worden. Argumenten genoeg om het vertrouwde en traditionele opnieuw te ijken. Sinds het begin van de jaren negentig treedt langzamerhand een kentering in het denken op. In Amsterdam start het metropolitaan debat over hoe in het vervolg vanuit één concept om te gaan met de kostbare ruimte in de Randstad. Uit een internationale vergelijking blijkt dat Amsterdam alléén op termijn geen echte winner zal zijn. Maar de Randstad als één geheel met haar rijk geschakeerde en elkaar versterkende zwaartepunten kan zonder meer tot derde of vierde regio van Europa uitgroeien. Na afweging van alle voors en tegens in het debat etaleerden de wethouders Ruimtelijke ordening van de vier grote steden in 1997 in een gezamenlijke verklaring hun gemeenschappelijke zorgen. Zij geven aan sámen en met het Rijk tot een gecoördineerde aanpak te willen komen. Meer initiatieven volgen. Ook andere terreinen, met name verkeer en vervoer, komen ruimschoots aan bod. Als gevolg daarvan komen de gemeentebesturen van de grote steden meer in beeld. Het blijkt bepaald nog geen gewonnen wedstrijd, want een randstedelijke aanpak blijft taai weerstanden oproepen. Het is nu eenmaal altijd moeilijk om gedurfd doorbraken te bewerkstelligen. Niettemin lijkt het moment aangebroken om de beweging van Randstad Één extra kracht bij te zetten.

Keuze voor verdieping

Een belangrijk moment is 5 februari 2000, als in het Prinsenhof in Delft de Vereniging Deltametropool wordt opgericht. 'Delta' staat voor het gebied van mondingen van rivieren, dat voor driekwart onder de zeespiegel ligt. 'Metropool' staat voor het grootstedelijk karakter.

Waarom een dergelijke vereniging? Het is een keuze voor verbreding en verdieping van het streven. Inmiddels is de Bestuurscommissie Randstad van start gegaan als kader voor overleg tussen de vier grote steden, de vier kaderwetgebieden en de vier betrokken provincies, voorgezeten door de minister van VROM. Bestuurlijk was dus al het een en ander op de rails gezet. Maar de voorstanders van de Deltametropool waren en zijn zich maar al te bewust van mogelijke terugslagen in het proces om deze gefragmenteerde Randstad met haar onontwarbare bestuurlijke verhoudingen - 'bestuurlijke verfrommeling' volgens de Commissaris van de Koningin in Zuid-Holland Jan Franssen - tot één geheel samen te smeden.

Breed geschakeerd gezelschap

De twee jaar geleden opgerichte vereniging omvat een breed geschakeerd gezelschap van publieke en private organisaties, waaronder de twaalf steden met meer dan 100.000 inwoners, waterschappen, de Kamers van Koophandel in de Randstad, organisaties, zowel op het gebied van landbouw, natuur en recreatie, als op het gebied van vervoer, wonen en werken. Dit zijn institutionele leden zonder winstoogmerk. Ook al is er soms sprake van duidelijke belangentegenstellingen, iedereen is gebaat bij betere bereikbaarheid en effectievere ruimtelijke inrichting. De meer informele Vereniging Deltametropool blijkt een effectief platform naast formele onderhandelingstafels. Ondanks ie

daarnaast een stichting Vrienden van de Deltametropool opgericht met als deelnemers partijen die geen lid van de Vereniging kunnen worden. Dit zijn ondernemingen, andere maatschappelijke actoren (gezondheidszorg, onderwijs, cultuur) en privé personen.

Dunbevolkt

Wat stellen we ons concreet voor bij het begrip 'Deltametropool'? Het concept is de Randstad als dunbevolkte metropool met de kerncompetenties aan de rand en een groot groen hart in het centrum. Het doel is om een concurrerende Europese regio te worden door de kwaliteit van leven, werken en recreatie aanzienlijk te verbeteren en de interactie van de samenstellende delen van de Randstad te bevorderen. De kwaliteit van leven, werken en recreatie maakt een randstedelijk vervoer- en verkeerssysteem en een beter georganiseerde ruimtelijke inrichting voor woningbouw, bedrijfsactiviteiten, natuur en milieu en recreatie noodzakelijk. Bij 'milieu' moet niet alleen aan het Groene Hart worden gedacht, maar ook aan een nieuwe waterhuishouding en mogelijke opvangbekkens in geval van wateroverlast. De voordelen van de specifieke sterke punten van de verschillende agglomeraties - bijvoorbeeld Amsterdam als financieel centrum en Schiphol, Rotterdam met het havengebied, Den Haag als internationaal centrum van recht en de dienstverlening in Utrecht - moeten in deze randstedelijke samenwerking nog beter tot hun recht gaan komen.

Bereikbaarheid

De steden liggen waar zij liggen. De enige manier om ze dichterbij elkaar te brengen, is betere en snellere bereikbaarheid zowel via de weg als via het openbaar vervoer. De belemmeringen daarvoor zien we dagelijks om ons heen. Dat is een kernthema. In het wegverkeer moet een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen het hoofdwegen- en het regionaal net: minder afslagen en een beter onderscheid tussen korte en lange afstandsverkeer. En in het openbaar vervoer snellere verbindingen en vier sporen tussen de centrale stations van de grotere steden in de Randstad. Terwijl de agglomeraties aan de binnenkant van de Randstad worden uitgebouwd, is ook de planning van een binnenring voor openbaar vervoer wenselijk, het zogenaamde rondje randstad. Tegelijkertijd moeten het openbaar vervoer en het wegensysteem op juiste knooppunten bijeengebracht worden. Deze knooppunten worden in deze visie centra van economische activiteit en ook van woningbouw. De ruimtelijke inrichting zal zich immers moeten gaan voegen naar de infrastructuur. Dat is de enige manier om de als te vol ervaren Randstad het perspectief van een dunbevolkte Deltametropool te geven. Helderheid over infrastructuur en over ruimtelijke inrichting zal op een betere manier particuliere investeringen genereren. Private partijen moeten nu eenmaal over een lange termijn weten waar zij aan toe zijn. Om een echte concurrerende Europese regio te worden zal effectieve interactie binnen deze Deltametropool de nodige economische synergie-effecten opleveren.

Bestuurlijke stroperigheid

Inmiddels zijn we iets meer dan twee jaar verder. Het streven om het concept 'Deltametropool' op de kaart te krijgen is zonder twijfel op het juiste moment ingezet, zowel bij de gedecentraliseerde overheden en particuliere partijen als bij het rijk. In het Nationaal Verkeer- en Vervoerplan en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening van het laatste kabinet neemt het landsdeel Deltametropool een prominente plaats in. Maar het is en blijft een enorme uitdaging, die tientallen jaren zal vergen en waar hard aan getrokken zal moeten worden. De bestuurlijke stroperigheid is taai. Velen moeten nog overtuigd raken van de voordelen. Korte termijnbelangen staan een nieuwe aanpak vaak in de weg. Maar er wordt ontegenzeggelijk vooruitgang geboekt. Binnenkort krijgt de Randstad door een 'gemeenschappelijke regeling' een zichtbaarder bestuurlijk profiel. Dit is van groot belang als opmaat naar één vervoersautoriteit voor de Deltametropool. Van het nieuwe kabinet mag worden verwacht, dat het positief insteekt op een aantal initiatieven. Maar uiteindelijk zal het welslagen van de Deltametropool staan of vallen met de overtuiging en inzet van de betrokken publieke en private partijen in de regio zelf. Daaraan werken we dus.

Joost van Iersel is voorzitter van de stichting Vrienden van de Deltametropool