

<b>titel:</b>	Deltanet Actieplan
<b>datum:</b>	26 maart 2004
<b>onderwerp:</b>	Deltanet
<b>spreker:</b>	D.H. Frieling

## **DELTANET ACTIEPLAN**

### **1. deltanet**

Een actieplan voor het Deltanet. Daar gaat het vanmiddag om. Betere bereikbaarheid biedt meer kans op metropoolvorming. De vraag is hoe we dat kunnen bereiken.

### **2. bestaand net/deltanet**

Deltanet heeft betrekking op het personenvervoer in de Deltametropool. Links het bestaande hoofdnet van autowegen (blauw) en spoorwegen (rood). Het bestaande net heeft bijna 200 snelwegaansluitingen en bijna 150 spoorstations waarvan 30 intercity of sneltreinstations. Rechts Deltanet met een veel duidelijker onderscheid tussen primaire en secundaire aansluitingen op het hoofdnet, ook voor de autowegen.

### **3. actieplan deltanet**

Het actieplan dat u bij de vergaderstukken is toegezonden en dat ik u bij deze toelicht omvat vier acties: (1) presenteren aan betrokken partijen en verwerken van hun reacties, (2) systeemopbouw Deltametropool, de theoretische fundering van deltanet, (3) politieke agendering, binnen de vereniging zowel als daarbuiten en (4) een Metropolitan Transport Authority, een dringende wens van de Vrienden van de Deltametropool.

### **4. actie 1: verwerken reacties**

Met verschillende partijen is inmiddels gesproken. De regionale directies van Rijkswaterstaat tonen zich zonder uitzondering geïnteresseerd. De vervoersbedrijven hebben veel kritiek: de publicatie Werkweek Deltanet is hun veel te technocratisch, verkeerskundig en abstract. De provincies tonen een wisselend beeld: Zuid-Holland is tamelijk utopisch over de rol van railvervoer, Noord-Holland en Utrecht zijn tamelijk realistisch: de rol van openbaar vervoer zal verder afnemen. Met het rijk en het bedrijfsleven moeten de gesprekken grotendeels nog plaatsvinden. Van Eeghen, Bakker en Hamer hadden hogere verwachtingen van het product.

### **5. actie 2: systeemopbouw Deltametropool**

De hamvraag is natuurlijk of Deltanet kan bewerkstelligen wat het beoogt: betere bereikbaarheid van de Deltametropool, zowel intern als extern. Daarom ga ik hier iets dieper op in.

Ik begin met de werkwijze voor de Deltametropool als geheel. Dan kom ik bij de twee zaken waar het bij deltanet om draait: de deltaconnectors in het vervoerssysteem en de deltacentra in het stedelijk systeem.

De netwaarde komt aan de orde als maatstaf voor de interne samenhang van de Deltametropool. En tenslotte ga ik in op de relatie tussen deltanet als hoofdnet en de regionetten als onderliggende, dus dragende netten. Voor elk van deze vier aspecten van deltanet zal ik aangeven wat daarin dan dilemma's zijn.

### **6. werkwijze**

Als geheugensteun in schema hoe we als vereniging werken. We begonnen met het concept. Vervolgens hebben we vier deelsystemen onderscheiden: water, landschap, wegen en steden. Eerst hebben we gewerkt aan water en landschap. Dat heeft geleid tot Waterrijk. Nu werken we aan weg en stad en zijn doende met Deltanet. Die twee samen moeten dan leiden tot een voorstel Deltametropool. En dan begint de cyclus weer opnieuw, maar nu met andere invalshoeken. Dat komt morgen op de ledenvergadering aan de orde.

### **7. deltaconnectors**

Ziehier het resultaat van de werkweek in de vorm van een kaart met het deltanet en de deltaconnectors. Autowegen en spoorwegen zijn als twee onderdelen van één vervoerssysteem getekend en een hiërarchie in connectors is aangebracht die niet alleen voor het spoornet maar ook voor het wegennet geldt.

### **8. dilemma deltaconnectors**

Deze systeemopbouw van Deltanet roept al direct twee dilemma's op.

Het eerste is: moeten de toegankelijkheid van spoornet en wegennet wel met elkaar corresponderen? En zo ja: beide hiërarchisch, dus gericht op bundeling van de stedelijke bebouwing, of juist beide homogeen, dus gericht op spreiding?

Het tweede is: is een andere verdeling tussen hoofdnet en onderliggend net, zoals Deltanet voorstelt - en ook de verkeerswethouders van de G4 - wel echt een goed idee? De huidige trend is om de doorstroombaanfunctie van dit

onderliggend wegnen af te remmen.

### **9. deltacentra**

Een tweede resultaat van de werkweek is een herziene selectie van internationale en nationale centra in de Deltametropool. Herzien in de zin van anders dan de selectie in de vijfde nota ruimtelijke ordening.

### **10. dilemma deltacentra**

In de vijfde nota was VROM traditiegetrouw geheel gebiologeerd door woningbouwlocaties. Zo werd Almere opeens een toplocatie en ook de Zuidplaspolder een nieuw te ontwikkelen centrum waarvoor een integraal ontwikkelingsplan moest worden opgesteld. In het voorstel Deltanet staat niet de woningbouw, maar de economie centraal en op die gronden kregen universiteitssteden als belangrijke kenniscentra een prominente plaats. De Nota Ruimte lijkt deze nieuwe lijn te volgen. Maar de harde lijn die het kabinet met de geluidscontouren van Schiphol wil volgen roept weer geheel nieuwe dilemma's op over de ruimtelijke opbouw van de Deltametropool en daarmee ook van het deltanet.

### **11. netwaarde (1)**

Een belangrijk resultaat van de werkweek is dat de positie van Schiphol als 'Centrale Intercontinentale Connector' van de Deltametropool goed in beeld is gebracht. Van Schiphol uit zijn 5.9 mln verblijfsplaatsen (dat is inwoners plus arbeidsplaatsen) binnen drie kwartier bereikbaar. De tekening laat zien wat dan als centrum van de Deltametropool kan gelden. Op de schaal van de Europese Rijn-Roer-Maas-Schelde delta zijn de netwaarden van de belangrijkste zeven connectors ook nog aanzienlijk, met Leiden door zijn centrale ligging bijna net zo hoog als Schiphol.

### **12. netwaarde (2)**

Tussen het intercontinentale niveau van Schiphol en het subcontinentale niveau van Nederland-België-NordRhein/Westfalen bevindt zich een continentaal niveau waarop in deltanet drie connectors worden onderscheiden: airport - seaport - landport.

#### **13. dilemma netwaarde**

Het dilemma dat zich nu aandient voor wie de internationale economische positie van de Deltametropool wil verbeteren is wat nu prioriteit moet hebben: de bereikbaarheid en dus de zogenaamde 'catchment area' van Schiphol? De drie connectors die de aansluiting op de drie belangrijkste vervoersmodaliteiten bieden: over land, over zee en door de lucht? Of is het belangrijkste om de interne samenhang van het stedelijk netwerk Deltametropool te verbeteren?

### **14. deltanet - regionet**

Tijdens de werkweek Deltanet heeft het team van NS-ANWB zich ingespannen om de relatie tussen hoofdnet en regionetten voor openbaar vervoer en de overstap tussen auto en spoor te doordenken met het hier getoonde resultaat.

### **15. dilemma deltanet - regionetten**

Het dilemma dat zich hier direct voordoet is wie dan beoordeelt of dit een goed voorstel is en wie dan de selectie van de connectors tussen deltanet en de diverse regionetten coördineert. Wie beslist en op welke gronden?

### **16. deltanet - regionetten: centra**

Een laatste belangrijk resultaat van de werkweek dat hier aandacht verdient is een veel grotere differentiatie in deltacentra dan tijdens de voorbereiding was voorzien, zowel programmatisch als positioneel. Dit kan als een belangrijke verbetering worden beschouwd als je moet beslissen over de wisselwerking tussen deltanet en regionet.

### **17. dilemma deltanet - regionet**

Ook hier is het dilemma dat zich dan voordoet direct duidelijk. Wie of wat bepaalt het vestigingsgedrag van bedrijven en instellingen in de diverse regio's of in de Deltametropool als geheel? In hoeverre mag en kan aan het vervoersstelsel eigenlijk een ruimtestructurerende functie worden toegekend?

Kortom, aan dilemma's die beslissingen over de systeemopbouw van deltanet aankleven is geen gebrek.

### **18. actie 3: politieke agendering**

Zoals bekend laten vele maatschappelijke problemen zich niet aan de hand van objectieve criteria oplossen. Daarom behoeft deltanet van meet af aan ook politieke agendering. Dat begint al direct intern: welke bestuurder ziet voldoende perspectief in deltanet om er zich ook als lid van deze vereniging voor in te zetten? Welke wethouders RO zijn bereid om er hun collega's voor verkeer op aan te spreken? Wie zet waar de systeemopbouw van deltanet op een onderzoekagenda? Namens vereniging en stichting Vrienden is deltanet aangemeld bij het Innovatieplatform. Wil het daar een kans maken dan zal ook enig bestuurlijk lobbywerk moeten worden verricht. Het zijn maar een paar voorbeelden.

### **19. actie 4: Metropolitan Transport Authority**

De Vrienden van de Deltametropool dringen in de brochure Deltawerk aan op het instellen van een Metropolitan Transport Authority. Maar waar gaat zo'n vervoersautoriteit dan over? Gedragbeïnvloeding door inrichting van het

systeem, door prijsbeleid, door monitoring en informatieverschaffing? Over vervoersdiensten en dienstregeling? Over netwerkcapaciteit, doorstroomroutes en veiligheid? Of over alles, maar voor welk gebied dan?

#### **20. vraag van de maand**

In januari van dit jaar is het agentschap begonnen om alle ontvangers van de maandberichten - dat zijn er zo'n stuk of 700 - via de website een vraag van de maand voor te leggen. In februari ging de vraag over Deltanet. Van de 42 respondenten kiest ruim de helft voor een lichte hiërarchie in de systeemopbouw, ruim een derde zelfs voor een sterke hiërarchie. Ruim de helft is voorstander van complete connectors van weg en rail. Over de vraag waar nu het accent moet liggen in de strategie zijn de meningen meer verdeeld. Dat voor betere bereikbaarheid innoveren van de systeemopbouw de hoogste prioriteit moet krijgen vindt ruim 60%.

#### **21. kroniek metropoolvorming**

Als uitsmijter een plaatje uit de kroniek over metropoolvorming die ik een aantal jaren als hoogleraar in Delft wekelijks aan enkele collega's mailde. Deze tekeningen komen uit de kroniek van 6 februari 2003. Links de Randstad Holland, zoals deze nu in de Nota Ruimte wordt beschreven, keurig volgens de provinciale indeling van het gebied. Rechts de Deltametropool, zoals deze zich, vermoed ik, zal gaan ontwikkelen. Dat wonen in de binnenduinrand aantrekkelijker is dan in natte veengebieden, dat zal wel niemand ontkennen. In een democratische en marktgerichte maatschappij zullen de burgers op den duur die vestigingsvoorkeur weten te realiseren. Voor de onderlinge bereikbaarheid is het ook veel eenvoudiger, zoals in een van de voorstudies voor deltanet door Marijn Smulders als eens is berekend.