

titel:	Deltanet en zijn voorgeschiedenis
datum:	4 december 2003
onderwerp:	Deltanet
spreker:	D.H. Frieling

DELTANET EN ZIJN VOORGESCHIEDENIS

1. 1997: ontwerpatelier in Rotterdam

Lang geleden, in 1997, organiseerden de initiatiefnemers van metropoolontwikkeling in Nederland, een ontwerpatelier in het Groothandelsgebouw, hier in Rotterdam. Daar werd de grondslag gelegd voor wat daarna werd verwoord in de Verklaring Deltametropool. Voor wat betreft Deltanet is die grondslag de wisselwerking tussen vervoerssysteem en centrumontwikkeling en de koppeling van wegvervoer en railvervoer.

2. 1998: verklaring

In februari 1998 wordt de Verklaring Deltametropool gepubliceerd. De strekking van die verklaring is: (1) in Europees perspectief is metropoolontwikkeling nodig, (2) in maatschappelijke zin verstaan we onder metropoolontwikkeling de stad als emancipatiemachine, als bron van welvaart als leerschool van een verstedelijkte samenleving, (3) in ruimtelijke zin vergt metropoolontwikkeling de transformatie van de bestaande losse verzameling van steden, stadjes en dorpen in een samenhangend stedelijk systeem.

Als eerste component van die transformatie wordt het netwerk van verbindingen genoemd. Als het centrale project van de operatie wordt het aanwijzen en ontwikkelen van vijf centrale stadshavens genoemd. Door deze onderling te koppelen, aldus de verklaring, wordt wat nu als vier stadsgewesten of twee randstadvleugels wordt onderscheiden, geïntegreerd tot één stedelijk complex, de Deltametropool.

3. werkconferenties en seminars

Na de verkiezingen besluiten de vier wethouders tot een drieledige strategie: verbreden draagvlak, verdiepen van het inzicht en doen wat de hand te doen vindt.

Verbreden van draagvlak en verdiepen van inzicht vindt plaats via het instellen van werkgroepen en het organiseren van seminars en werkconferenties. De verantwoordelijkheid voor het onderwerp verkeer en vervoer valt toe aan de Rotterdamse wethouder Kombrink en Bertus Postma krijgt de leiding van de werkgroep personenvervoer.

4. 1996-2002: studentenprojecten

Een belangrijke voedingsbron voor de ideeën die de vereniging ontwikkelt zijn twee onderzoekateliers van de Faculteit Bouwkunde die in deze jaren actief zijn. Het atelier De Overstapmachine onder leiding van Pi de Bruijn onderzoekt hoe de overstap tussen de verschillende vervoerswijzen kan worden verbeterd. Het atelier Deltametropool onder leiding van Weeber, Frieling en Reh onderzoekt de wisselwerking tussen landschap, stad en de architectuur van projectontwikkeling.

5. 1999-2000: beleid kamer van koophandel

Een andere belangrijke invloed op de ideeën van de vereniging in deze jaren zijn brochures van de gezamenlijke kamers van koophandel in het gebied van de toekomstige Deltametropool. Knooppuntontwikkeling en scheiding van verkeerssoorten worden in deze documenten met verve bepleit. Van Iersel, in die periode voorzitter van de Kamer Haaglanden, is de grote stimulator van deze actie. Hij vervult ook in het bestuur van de vereniging een stimulerende rol.

6. deltanet DSS

Als derde en laatste externe inspiratiebron moet de stichting Habiforum worden genoemd, die zich inspent om de wisselwerking tussen het bedrijfsleven en de wereld van de universiteit te verbeteren. Habiforum verstrekt een forse subsidie voor een 'Decision Support System'. Bij wijze van proef worden drie varianten van een netwerkconfiguratie vergeleken met de bestaande situatie: een variant binnenring met een magneetzweefbaan, een variant 'buitenring' met viersporigheid op het bestaande spoornet en een variant 'dubbelring' waarin dit viersporige railnet en het wegennet zijn gekoppeld.

7. samenwerking met universiteiten

Het operationele schema van Deltanet DSS is nog steeds goed bruikbaar, maar voor interactieve beslissingsprocessen is de tijd nog niet helemaal rijp. Deze week heeft het kabinet besloten tot een volgende innovatie-impuls. De Vereniging neemt daarin deel via drie projecten: één van de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen in Amsterdam en twee van Delft

respectievelijk van de Faculteiten van Technische Bestuurskunde en van Bouwkunde.

8. 1998: Deltanet, TUD/TRAIL

Tegen deze achtergrond is het concept Deltanet stap voor stap opgebouwd en ontwikkeld.

De eerste stap op die weg is een opdracht die de vier steden samen met Schiphol, ING, ANWB en Natuurmonumenten hebben verleend aan de onderzoeksschool TRAIL in Delft. In deze studie uit 1998 leidt systeemanalyse tot een aanzienlijk groter aandeel van openbaar wegvervoer dan thans gangbaar is. Dat gebeurt door het door het alomtegenwoordige wegennet veel beter te benutten en voor dit doel in te richten dan nu, met name via wegstations.

9. 1999: modelmatig ontwerp Deltametropool

De volgende stap is een modelmatig ontwerp van de Deltametropool in 1999 van Bart Reuser en Marijn Schenk. De bijdrage van dit ontwerp aan de conceptontwikkeling is het ontwikkelen van een typologie van connectors op grond van aard en aantal van de netwerken die in een connector worden verknoot. Dat bepaalt immers de hoeveelheid overstapmogelijkheden.

10. 1999: maxi's in de Deltametropool

In 1999 verricht de ING op verzoek van de vereniging een haalbaarheidsstudie naar een systeem van lijntaxi's in de Deltametropool, aangeduid als maxi's, omdat het om een grote maat taxi's gaat, geschikt voor acht personen. De conclusies van deze studie zijn dat een aandeel van 6 tot 8% in de autokilometers tot de mogelijkheden lijkt te behoren.

11. 2000-2001: Bereikbaarheids Offensief Randstad

In 2000 komt Bertus Postma in actie met voorstellen voor wat bekend zal worden als het Bereikbaarheids Offensief Randstad. De minister van Verkeer en Waterstaat is hier de initiatiefnemer. Dankzij de werkgroep personenvervoer onder leiding van Postma kan hier snel en effectief op worden ingespeeld. De voorstudies die tijdens de ontstaansperiode van het BOR worden ingebracht, worden later door de wethouders Verkeer van de grote steden verwerkt tot een officiële publicatie Deltanet.

12. 2000: Deltametropool verknoot

In datzelfde jaar wordt op het agentschap doorgewerkt aan het greep krijgen op de wisselwerking tussen het vervoersnet en de ruimtelijke ontwikkeling. Zowel de bevolkingsaantallen in de bestaande bebouwing als die in de geplande VINEX-locaties als de beschikbare capaciteiten rondom alle knopen in het vervoersnetwerk worden in kaart gebracht om zo de capaciteit van het vervoersnetwerk optimaal te kunnen benutten.

13. 2001: Naar een ontwerp van de Deltametropool

Op aandrang van de voorzitter van de vereniging worden de inspanningen om tot meer objectieve maatstaven te komen voor het selecteren en ontwikkelen van knopen in 2001 verhevigd. Groenemeijer en Van Bakel werken het 'node-place' model van Bertolini daartoe verder uit. De knoopwaarde van een plek wordt bepaald door de positie in het vervoersnetwerk. De plaatswaarde wordt bepaald door de activiteitendichtheid van een plek in het stedelijke activiteitenpatroon.

14. 2001/2002: correspondentie met Pronk

Zoals bekend speelt in deze jaren ook de discussie over de vijfde nota ruimtelijke ordening. De vereniging bepleit voortdurend om weg- en railsysteem als één vervoerssysteem te beschouwen en dit vervoerssysteem als grondslag te nemen voor verdere verstedelijking. Dit blijkt aan dovemansoren gericht. Het bestuur schrijft tenslotte een boze brief en krijgt min of meer per kerende post als antwoord dat de stedelijke structuur van dit land door spoorwegen en niet door autowegen wordt bepaald. De minister kondigt een prijsvraag innovatief vervoer aan en nodigt de vereniging uit om mee te doen.

15. 2002: interregionale specialisatie en combinatie

Het bestuur besluit in januari 2002 om deze uitdaging te aanvaarden. Daarvoor was extra reden omdat bij het indienen van de rijksbegroting in september van het jaar daarvoor het Centraal Plan Bureau de vloer had aangeveegd met het concept Deltametropool. Ten eerste zag het CPB geen heil in een uitsluitend op railvervoer gebaseerd stedelijk netwerk, zoals het rijk voorstelde. Ten tweede constateerde het CPB dat 80% van alle verkeersbewegingen zich op afstanden van minder dan 15 kilometer afspeelt. Er is volgens het CPB dus blijkbaar helemaal geen behoefte aan een Deltametropool. Aan prof. Taeke de Jong, hoogleraar milieuplanning, werd advies gevraagd. Deze stelt dat de traditionele verkeerskundige rekenmodellen bij voortgaande economische integratie van een stedelijke constellatie niet langer opgaan. De traditionele gravitatiemodellen rekenen met een homogene samenstelling van stedelijke centra en een homogene toegankelijkheid van vervoersnetwerken. Bij interregionale specialisatie en combinatie en bij een netwerk waarvan de toegankelijkheid wordt bepaald door de aansluitpunten op andere netwerken ontstaan andere attractiepunten in het stedelijk veld die eerder met elektromagnetische polen dan met de massa's van de zwaartekracht

zijn te vergelijken.

16. 2002: programma van eisen Deltanet

Een tweede bijdrage aan het weerleggen van de kritiek van het CPB wordt geleverd via het programma van eisen voor het Deltanet. De vereniging besluit op zijn werkconferentie van april 2002 in Rotterdam dat deelnemen aan de prijsvraag moet beginnen met zelf een programma van eisen te schrijven.

Op grond van cijfers van het CBS kan al direct worden aangetoond dat de gemiddelde reisafstanden toenemen met de toename van opleidingsniveau en inkomen. Onderzoek van de Universiteit van Utrecht oppert als verklaring dat naarmate opleiding en inkomen toenemen er sprake is van een zodanige specialisatie dat het aantal geschikte banen dienovereenkomstig afneemt. Dit betekent dat de actieradius van de gespecialiseerde arbeidskrachten navenant moet toenemen. Wat de Jong op macroniveau in theorie beweert, lijkt zo op microniveau door de praktijk te worden bevestigd.

17. 2003: interne bereikbaarheid/ secundaire knopen

Eind 2002 laat het kabinet het idee van een prijsvraag vallen en is de situatie terug bij af. Er is toen overwogen om als vereniging een interne prijsvraag uit te schrijven. In dat perspectief zijn twee deelstudies gemaakt.

In een studie van Groenemeijer en Smulders is een knopenconfiguratie volgens de vijfde Nota Ruimtelijke Ordening vergeleken met een meer westelijke concentratie van knopen. Dankzij dit westflankmodel blijken de zuidvleugel en de noordvleugel beter te worden geïntegreerd dan in het ontwikkelingsbeeld van de vijfde nota.

In een studie van Groenemeijer, Smulders en Kooijmans is geoefend met de plaatselijke doorwerking van Deltanet. De plannen in Haarlem en Zoetermeer worden getoetst aan de hand van de criteria knoopwaarde en plaatswaarde.

18. 2003: inventarisatie

Tijdens de werkconferentie in maart blijken grote aarzelingen bij het idee van een prijsvraag. In april wordt besloten tot een tussenstap: het inventariseren van de plannen van rijk, provincies, kaderwetgebieden en gemeenten op het punt van knooppuntontwikkeling. Deze inventarisatie van Kooijmans levert een verhelderend beeld op van een min of meer chaotische verzameling van rond 140 knopen, waarbij de desbetreffende rapporten meestal niet verder komen dan kleine en grote stippen op de kaart.

19. 2003: schema's

In juni ontstaat een doorbraak in de impasse als Ineke Bakker, DG-ruimte, met het voorstel komt om eind oktober een werkweek Deltanet te organiseren. De zomer wordt vervolgens besteed aan het werven van deelnemers en de voorbereiding van de werkweek.

Om greep te krijgen op het onderwerp worden de toetsingscriteria uit het programma van eisen nader uitgewerkt: netwaarde, knoopwaarde, plaatswaarde en connectorwaarde. De verschillen tussen knoop- en plaatswaarde worden voor de deelnemers verhelderd via twee schema's, waarin voor de delta *centra* geheel andere maatstaven gelden dan voor de delta *connectors*.

20. 2003: Deltanet

Daarmee zijn we aangekomen bij het resultaat van de werkweek en de afronding van deze toelichting op de voorgeschiedenis. Die resultaten betreffen de vier onderdelen van Deltanet, zoals deze voorafgaande aan de werkweek zijn geformuleerd. Deltanet omvat:

1. een netwerk van verbindingen over weg en rail
2. een configuratie van connectors als ook een configuratie van centra
3. een indicatief aanbod van vervoersdiensten op dit netwerk
4. een samenstel van vervoersautoriteiten die Deltanet reguleren

Op alle vier onderdelen omvat het verslag van de werkweek uitspraken. In de discussie zal blijken of de aanwezigen er iets in zien.