

2003

titel:	Een stad met een hart
medium:	Binnenlands Bestuur.nl , week 5, 24ste jaargang
datum:	31-1-2003
auteur:	J. Huisman

Een stad met een hart

Op uitnodiging van de rijksbouwmeester deden vier gerenommeerde stedenbouwkundige bureaus een poging om het begrip Deltametropool gestalte te geven. Ruimte voor verkeers- en waterstromen moeten Hollands Gouden Eeuw doen herleven.

Maak van de A13 tussen Den Haag en Rotterdam een 'stadsboulevard' à la de Champs Elysées en voeg daar een verbeterde A4 en een nieuwe parallelsnelweg aan toe. Dit spraakmakende voorstel is afkomstig uit de koker van Office for metropolitan architecture (OMA) – een in 1975 door Rem Koolhaas opgericht bureau dat inmiddels wereldfaam geniet. Met drie andere stedenbouwkundige bureaus nam OMA afgelopen herfst deel aan door het Atelier Rijksbouwmeester georganiseerde workshops over de invulling van het fenomeen Deltametropool.

Sinds de Deltametropool in de derde Architectuurnota is uitgeroepen tot een van de tien speerpunten – en wel degene met het hoogste schaalniveau – zijn er twee bewegingen op gang gekomen: die van de grootste vertwijfeling en die van meeslepend enthousiasme. Vertwijfeling, omdat de Deltametropool is te beschouwen als een Randstad-Plus-model en wordt daardoor in bestuurlijk opzicht al gauw als onhandelbaar gebied bestempeld. De belangen van Almere zijn nu eenmaal anders dan die van de Rijnmond. Ook in het licht van de uitbreiding van Europa lijkt het geen goede stap om aan Nederland een kunstmatige geografische entiteit toe te voegen.

Anderzijds is er de geestdrift die opborrelt uit de voorstellen van de vier teams die aan het werk zijn gezet. Zij schetsen voor de Deltametropool mogelijkheden te over. Het is een gebied om de noodzakelijke waterberging in het inklinkende veen te regelen, zoals Dirk Sijmons van het bureau H+N+S voorstelt. Utrecht zou zowel aan de noordkant als aan de zuidkant met plassen en rivieren moeten worden verbonden, bepleit Teun Koolhaas van TKA uit Almere.

OMA concentreert zich op de Zuidvleugel van de Randstad en probeert een samenhang te bewerkstelligen tussen Den Haag en Rotterdam, met Delft ertussen geklemd. Er kan daar nog van alles bij, stelt OMA voor, mits de A13 als katalysator wordt benut. Want ook een Hollandse Champs Elysées schept verplichtingen, zoals een hoogwaardige bebouwing aan weerszijden en veel – meer dan nu – afslagen naar woonwijken en de Technische Universiteit van Delft. De twee parallelsnelwegen blijven dan gereserveerd voor de jakkeraars.

Wat betreft de infrastructuur herhaalt de Zwitser Luigi Snozzi zijn concept van het 'rondje Randstad'. Zijn rondje loopt echter niet door de steden maar als een binnenring rondom het Groene Hart, waardoor het lege midden van Holland als door een korset wordt ingesnoerd. Aan die ring plant Snozzi torens als bakens voor de transferia die het vervoer naar de binnensteden leiden.

Concurrentie

De exercities van deze stedenbouwkundige- en landschappelijke bureaus drukken de regering met de neus op het feit dat Nederland over een rare metropool beschikt. Een verstedelijkt gebied zonder coherentie en met een leeg hart. Qua inwonertal (6,2 miljoen inwoners) kan de metropool wedijveren met Milaan of Madrid, maar als eenheid is hij niet herkenbaar. Immers, de verschillen tussen Amsterdam, Den Haag en Rotterdam zijn significant. Terwijl in de Vijfde Nota kleine stapjes worden gemaakt en vooral grenzen worden getrokken, kan het meer visionaire concept Deltametropool een vehikel zijn om mobiliteit, wonen, recreatie en demografie integraal en op gelijk niveau te behandelen.

Dirk Frieling, stedenbouwkundige en 'agent' van de vereniging Deltametropool vertelt hoe de resultaten van de workshops een vervolg kunnen krijgen. Er zijn volgens drie acties denkbaar. De opdrachtgevers van de workshops - de directie Ruimte van het ministerie van Vrom en het Atelier Rijksbouwmeester - onderwerpen de ideeën aan een analyse, de betrokken provincies en gemeenten gaan op basis van de voorstellen een discussie aan en het interprovinciale samenwerkingsverband Regio Randstad adopteert een aantal suggesties.

Tot een nieuwe bestuursinstelling wil de vereniging Deltametropool uitdrukkelijk niet uitroepen. 'Wij zijn een vereniging

met een doel, als een denktank voor de burgers opereren. Die functie heeft het openbaar bestuur niet.'

Vakantiespreiding

Een subgroep binnen de vereniging is de werkgroep Economische synergie, waarin onder anderen Willem Kleyn, plaatsvervangend directeur Economische Zaken Amsterdam, zitting heeft. Kleyn constateert een paradoxale situatie in westelijk Nederland. Terwijl de grenzen wegvallen en de mondialisering van de economie toeneemt, groeit hier de behoefte aan een duidelijk omschreven en begrensd gebied: de Deltametropool. Het lijkt een nostalgisch verlangen naar de situatie in de zestiende eeuw, toen Holland een grote samenhang vertoonde met een unieke identiteit die grote aantrekkingskracht op buitenlanders uitoefende. In de termen van de werkgroep heet het dat 'regiospecifieke elementen aan belang winnen om macro-economisch te kunnen meespelen'.

Dat is de consequentie van de omstandigheid dat de concurrentie tussen vergelijkbare metropolen, zoals die van Londen, Parijs en Milaan, is toegenomen. Omdat een onderneming tegenwoordig niet aan een bepaalde locatie gebonden is, kan ze voor elke plek opteren mits die voldoet aan een bepaald niveau van bereikbaarheid en is opgetuigd met voorzieningen. Daar schort het nogal aan, analyseert de werkgroep in een rapport. De Deltametropool heeft het in de jaren negentig beter gedaan dan het Europees gemiddelde, maar loopt nu op tegen de wet van de remmende voorsprong. Met name de bereikbaarheid schiet ernstig tekort, zeggen de economen niet verrassend. Dit vergroot de kans op achterstand, vooral nu de EU wordt uitgebreid met Midden- en Oost-Europese landen waardoor het geografisch en economisch epicentrum naar Noord-Duitsland opschuift. De HSL is daarom hard nodig om de stedelijke samenhang in de Randstad te versterken.

Er is nog een aantal aspecten dat in de Deltametropool makkelijk over het hoofd wordt gezien, zegt Kleyn. Zo bestaat de Amsterdamse populatie voor tien procent uit witte allochtonen, een groep die door gebrek aan huisvesting en de beperkte culturele investeringen dreigt af te haken. Verder is de traditionele industrie nog steeds een factor van belang, die steeds meer mondiale en regionale contacten aangaat. 'We moeten alleen de productie en de efficiency verbeteren', zegt Kleyn. Ten slotte merkt hij op dat de vakantiespreiding contraproductief werkt. Op jaarbasis zijn er in de Deltametropool door de regionale verschillen acht weken per jaar geen afspraken te maken.

Autoverkeer

Toen het rijk aan de economen van de vereniging vroeg wat er zou moeten gebeuren om de Deltametropool gestalte te geven, luidde het antwoord van Kleyn en de zijnen: het Rondje Randstad. Er zijn overigens verschillende strategieën denkbaar voor een metroverbinding die de kernen met elkaar verbindt. Kleyn: 'Of je ontsluit de periferie met plaatsen als Hillegom en Breukelen zodat daar een ontwikkeling op gang komt. Of je versterkt de relatie tussen de grote vier, wat weer als voordeel heeft dat je de economie concentreert.'

Ook over het autoverkeer deed de werkgroep een uitspraak. De Ring rond Amsterdam zou meer betekenis voor het lokale verkeer moeten krijgen, terwijl het verkeer van Almere naar Schiphol juist zuidelijk langs de stad moet worden geleid met een nieuwe schakel tussen de A2 en de A1 die aantakt bij de Hollandse Brug over de randmeren.

Over het Groene Hart is Kleyn ambivalent. Hanteer je niet-economische overwegingen, dan bewaar je en koester je de lege ruimte en verdicht je de steden. 'Een van de unieke eigenschappen van de Hollandse steden is toch dat ze compact zijn en relatief veel ruimte om zich heen hebben. Dat versterkt de leefbaarheid.' Maar de wijze waarop wordt omgesprongen met het Groene Hart is niet juist, vindt Kleyn. Het is een gebied dat op slot zit en goed beschouwd minder biodiversiteit kent dan de Amsterdamse haven.

Met die visie ontmoet hij Dirk Sijmons van H+N+S. Die wil het Groene Hart bestemmen voor waterberging en de paden, meren en vaarten openstellen voor het publiek, zodat de Deltametropool een recreatie-uitweg heeft. In zijn natte kant kan het gebied zich manifesteren: dat is de sleutel tot de identiteit waar bestuurders al jaren naar op zoek zijn. Er moet alleen een kabinet komen die de sleutel durft om te draaien.