

2002

titel: Een voor allen, allen voor een
medium: Gemeente Amsterdam
datum: 22-4-2002
auteur: H. van den Broek

Een voor allen, allen voor een

De Randstad moet een wereldstad worden die kan concurreren met Londen en Parijs. In een manifest doet Amsterdam samen met Rotterdam, Den Haag en Utrecht voorstellen voor een Deltametropool.

In 2020 ben je binnen een uur op iedere plek die er in de Randstad toe doet. Gaan we straks werken in Den Haag en stappen in Rotterdam? En kan de nieuwe wereldstad zorg en bescherming bieden? Een aantal Amsterdamse meningen. Willem Salet, hoogleraar planologie aan de Universiteit van Amsterdam: 'De vraag is veeleer hoe kom je snel van Almere naar Amsterdam en haar voorsteden. Je kunt beter aansluiten op feitelijke vervoersstromen. Als je naar woon-werkverkeer kijkt, vergroeit Amsterdam eerder met Almere, het Gooi en Amersfoort dan met Rotterdam. En Rotterdam en Den Haag neigen richting Brabant en Ruhrgebied. Bovendien is het de vraag of je zulke snelle verbindingen kunt realiseren. Ik woon zelf in Den Haag en ben dagelijks twee keer zeven kwartier onderweg. Dat zou straks in vijftien minuten kunnen?'

Dick Freling, beleidsadviseur Kamer van Koophandel Amsterdam: 'Wij staan vierkant achter de lobby voor de Deltametropool. Het nieuwe Kabinet moet niet denken dat ze de problemen van Amsterdam in Zwolle kunnen oplossen. De Deltametropool biedt economische kansen waardoor je ook de sociale problemen van de steden kunt oplossen. Combineer onze ligging in de delta van Europa met onze ondernemingsgeest en je hebt luchthavens, Zuidassen, zeehavens en researchcentra. Het halveren van de reistijd is daarbij essentieel. Het is toch te gek dat je sneller in Londen bent dan in Rotterdam?'

'Graag zonder Rotterdam'

Hans Harmsen, tot nog toe Amsterdammer: 'Deltametropool, huh? Ik heb destijds tegen de stadsprovincie gestemd. Woon je plotseling in een groot gehucht. Dat wil je als trotse Amsterdammer niet. Maar nu de binnenstad een stadsdeel is, is het gedaan met het Amsterdam-gevoel en kunnen we net zo goed voor zakelijk gaan en dus voor de Randstad. Dat is handiger voor het plannen van huizenbouw en groene zones. Alleen graag zonder Rotterdam, anders krijgen we Pim in de raad.'

René Zegerius, hoofd Vangnet en Advies GGGD: 'Dak- en thuislozen, psychiatrisch patiënten op straat, verslaafden, de grote steden kampen met dezelfde problemen. Het zou raar zijn als je dan met verschillende oplossingen komt. Een gezamenlijke aanpak schept ook helderheid naar de geldschieter, het rijk weet dan waar ze het geld aan uitgeven. In Amsterdam en Rotterdam zijn we behoorlijk ver met onze 24-uurs opvang en lokale zorg. We proberen mensen die dreigen te ontsporen zo snel mogelijk passende hulp te bieden. Het Manifest staat geen nieuw beleid voor, maar bestendigt het beleid. Dat is minstens zo belangrijk.'

Van de Beurs naar Boymans in een uurtje

De vier grote steden willen samen een wereldstad vormen. In hun manifest De stad in de wereld, de wereld in de stad doen zij voorstellen hiertoe. Meest opvallend is het halveren van de reistijden in de Randstad. Voor Deltanet, een netwerk van openbaar vervoer, hoofdwegen en overstappunten, vragen zij de Rijksoverheid tot 2020 dertig miljard euro. Daarnaast is bijna vijf miljard euro rijksgeld nodig voor grote projecten zoals Amsterdam Zuidas, het vernieuwen van verouderde stedelijke gebieden en het creëren van aantrekkelijke woongebieden voor mensen met een middelhoog of hoog inkomen. Ook zullen de vier grote steden samenwerken op het gebied van cultuur, onderwijs, inburgering, zorg, werk en veiligheid. De benodigde bijdrage van het rijk hiervoor is naar schatting 1 miljard euro.

'Op topniveau een must'

Rob van Engelsdorp Gastelaars, hoogleraar Sociale Geografie aan de Universiteit van Amsterdam: 'Mijn buurman in Amsterdam, Emile Fallaux, leidde een aantal jaar het Filmfestival in Rotterdam. Aan de top beweegt men zich nu al door de Randstad. En men switcht snel van baan. Wil je topbanen behouden dan moet je elite-achtige maatregelen nemen. Een nieuw Bloemendaal is bijvoorbeeld geen overbodige luxe. En natuurlijk beter vervoer. Je moet binnen drie kwartier tot een uur van een hoofdkantoor in Den Haag op een vergaderlocatie in Amsterdam kunnen zijn. Op topniveau is de Deltametropool een must. Maar voor het gewone woon-werkverkeer en het dagelijks leven is de Deltametropool geen oplossing. Zorg en veiligheid moet je ter plaatse regelen.'