

2001

titel: Idee voor Deltametropool wint terrein
medium: Midden Nederland
datum: 21-3-2001
auteur: H. Westervoorde

Idee voor Deltametropool wint terrein ' Openbaar vervoer en eigen vervoer moeten elkaar aanvullen'

Wat nou één stad! Het idee om de Randstad Holland te transformeren tot Deltametropool kreeg aanvankelijk vooral de lachers op de hand. Als er al geen neerbuigende reacties op te tekenen waren. Maar inmiddels wint het idee van de metropool in de Hollandse delta terrein. Zelfs minister Pronk omarmt de Deltametropool in zijn Vijfde Nota ruimtelijke ordening. Het is hoog tijd voor het ontwerp van de dunbevolkte stad met zes miljoen inwoners.

Delft - Wie nu van zijn werkplaats Den Haag naar woonplaats Amersfoort treint, ontmoet veel hindernissen. Zelfs middenin de spits is twintig minuten wachten op het volgende vervoermiddel heel gewoon. Ook in Utrecht staat het sein op wachten. Anderhalf uur later kan de contactsleutel van de auto, geparkeerd bij station Amersfoort, worden ingedraaid.

Dat moet heel anders in de Deltametropool, zeker straks wanneer de steden Den Haag , Utrecht en Amersfoort zijn omgedoopt tot wijken. Parijzenaars die vanuit hun *faubourg* naar vliegveld Charles de Gaulle willen, zijn ook geen uren onderweg.

Het idee voor de Deltametropool wordt alleen geaccepteerd als binnen de stad de maximale reisafstand tussen de onderscheiden wijken een uur bedraagt. Dat is de stellige overtuiging van de Delftse stedenbouwkundige prof. ir. Dirk Frieling, 'agent' van de Vereniging Deltametropool. Hij vindt dat de Deltametropool allereerst moet sleutelen aan een intelligent vervoerssysteem dat de polen van de wereldstad geen afgelegen gebieden laat zijn.

Intelligent kunnen de verbindingen in de huidige Randstad niet worden genoemd. Stremmingen zijn aan de orde van de dag. Daarom gaan de bedenkers van de Deltametropool voor een samenhangend vervoerssysteem waarin openbaar vervoer en eigen vervoer elkaar aanvullen. Een paar steekwoorden: betere benutting van de bestaande wegen, aantal voertuigen verminderen, meer mensen per auto, scheiden van stop- en sneltreinen, goederenvervoer zoveel mogelijk over het water.

In de toekomstige Deltametropool heeft de taxi een veel belangrijker rol dan nu. Waar Amsterdamse taxichauffeurs elkaar tegenwoordig afmaken om hun klanten te behouden, kunnen ze straks de vraag niet meer aan. De taxi komt in het metropolitane deltalandschap met stip op één.

Taxi's

Frieling: "Als we de gemiddelde bezetting van voertuigen opvoeren van 1,2 nu tot 2,4 in de toekomst hebben we al de helft van de auto's. Van de autoritten is 85 procent korter dan dertig kilometer. Daar kunnen taxi's een grotere rol spelen."

"Taxivervoer in Nederland is gemarginaliseerd tot veel te duur, luxevervoer. Door massaal taxiverkeer mogelijk te maken, brengen we de prijzen omlaag. Er moeten veel meer stopplaatsen komen. Misschien moet je de wet wel wijzigen en moet je het mogelijk maken op elke straathoek in Nederland, net zoals in Amerika, taxi's aan te houden."

Wie toch de auto blijft prefereren, moet vooral bij het treinstation terecht kunnen. "Door de auto's niet bij het station te laten komen, help je de trein helemaal om zeep."

Bouwputten

Ruimte voor de toekomstige groei in de Deltametropool vindt Frieling vooral bij de nieuwe knooppunten van treinstations, op kruisingen met autosnelwegen, op plaatsen waar taxi's ook goed terecht kunnen. Een eerste interne inventarisatie leverde negentig bouwputten op.

Frieling: "We moeten gaan *verknoopen*. Zoals op de Amsterdamse Zuidas, maar ook bij de Leidse Rijn of Lunetten bij

Utrecht. Niet alle negentig in een keer, maar laten we beginnen met tien."

De stedenbouwkundige heeft daarmee een tweede slag geslagen: het behoud van de historische Nederlandse Binnensteden. Door de nieuwe woon- en werkbuurten op de knooppunten te bouwen, blijven die bolwerken intact. "We zijn in Nederland ontzettend verwend met die kwaliteit. Eigenlijk rusten we nog steeds op onze lauweren, op de inspanningen uit de Gouden Eeuw. Die binnensteden hebben we, die willen we houden. Maar we moeten ook niet mekkeren over het monopolie van de oude centra. Er moeten tien nieuwe centra bij komen. Op de nieuwe knooppunten kunnen nieuwe stedelijke concepten worden uitgedacht die voldoen aan nieuwe behoeftes."

De discussie over verstedelijking in Nederland is tegenwoordig praten over rode en groene grenzen. Frieling ziet voor het rood nog royale mogelijkheden in de Deltametropool.

"Met te krappe contouren bereik je niets. Dat zie je in de provincie Utrecht. Daar zijn de rode contouren strak, maar ze worden net zo vaak aangepast als het provinciebestuur dat goedgeeft. Dat is geen verbetering."

"Ik stel voor de grenzen ruim te trekken. Ongeveer anderhalf tot twee keer wat nodig is. Twee opmerkingen daarbij: erbuiten moeten we ook echt niet meer bouwen. Ruimte die daarvoor is binnen de bestemmingsplannen, zou moeten worden ingetrokken. Bovendien betekent een rode contour ook aandacht voor het groen. Wat denk je? Alsof Amsterdam niet verantwoordelijk zou zijn voor het Vondelpark!"

Onze dunbevolkte stad

Veertig procent van de Nederlanders woont er. 6,4 miljoen inwoners telt de Nederlandse stad. Is het er vol? Welnee, de Deltametropool is dunbevolkt.

Zeker als je de delta vergelijkt met metropolen als Parijs, Londen en Berlijn, vallen de grote groene stukken cultuurlandschap op. Groene longen die met de benaming Central Park - à la New York - nog tekort worden gedaan. Anders gezegd: in grote delen van de Deltametropool wonen geen mensen, maar grazen koeien. Boeren zijn en blijven er welkom. Daar komt de term dunbevolkt vandaan.

Het bord 'Deltametropool' is nog nergens geplaatst; toch is de ontwikkeling van een Nederlandse metropool die als banenmotor de concurrentie aangaat met andere Europese regio's in volle gang.

Getalsmatig beslaat de Deltametropool een oppervlakte van 5.680 vierkante kilometer, 330 vierkante kilometer water 3.800 vierkante kilometer landelijk gebied, 1.550 vierkante kilometer bebouwing en infrastructuur. Elke inwoner heeft een stedelijk gebied van 250 vierkante meter tot zijn beschikking en 100 vierkante meter vloeroppervlak.