

**2001**

**titel:** Krachtenbundeling is nodig, anders redden we het niet in Europa  
**medium:** Bouwers  
**datum:** augustus-2001  
**auteur:**

### **Krachtenbundeling is nodig, anders redden we het niet in Europa**

*Dirk Frieling (prof. ir. D.H.), hoogleraar stedenbouwkunde aan de Technische Universiteit Delft, is een van de initiatiefnemers van de Vereniging Deltametropool. Doel van de vereniging is de onsamenhangende stedenzwerm in het westen van ons land om te vormen tot een sterke en geïntegreerde metropool. Een uitdagend concept, waar we volgens Frieling niet omheen kunnen.*

#### **De Vereniging Deltametropool**

bestaat uit twaalf steden en diverse kamers van koophandel, waterschappen, woningbouwcorporaties en landbouw- en milieuorganisaties. Samen vertegenwoordigen we het gebied dat zich uitstrekt van de Nieuwe Waterweg tot het Noordzeekanaal en van Nieuwegein tot Scheveningen.

Ons streven is in Europees perspectief de concurrentiepositie van Nederland veilig te stellen. Door het wegvallen van de economische grenzen is namelijk overal in Europa een krachtenbundeling te zien in nieuwe regionale verbanden. Voor Nederland betekent dit een kans én een bedreiging. We moeten voorkomen dat de geschiedenis van de achttiende eeuw zich herhaalt. De republiek was toen de steenrijke financier van Europa; toch ging zij uiteindelijk failliet en werden we door Frankrijk onder de voet gelopen. Het is dus zaak de aantrekkelijke kansen die de Europese Unie biedt op tijd te benutten. Het gaat niet langer om de rivaliteit tussen Utrecht en Zwolle of Den Haag en Eindhoven, maar om een krachtmeting tussen de regio's van Amsterdam en Milaan, of Rijnmond en Hamburg. Zo zal de Deltametropool zich op termijn moeten kunnen meten met Parijs.

#### **Versnippering**

Het idee van één metropool spreekt het bedrijfsleven in Nederland veel meer aan dan het openbaar bestuur. Rijk en provincies hebben onze 'grote' steden met succes heel lang klein weten te houden. Niet alleen door beperking van hun grondgebied, inwonertal en dus hun bestuurlijk gewicht, maar ook door een consequent volgehouden spreidingsbeleid. Dat heeft hun ontwikkeling belemmerd. Decennia lang gold de grote stad als slecht voor het gezin; en verstedelijking strookte evenmin met de heersende opvattingen over sociaal-economische gelijkheid. Het is ook goedkoper om weilanden vol te zetten met huisjes dam om grote woningen en dure vervoerssystemen te bouwen in de stad. Het resultaat is dat West-Nederland er inmiddels uitziet als een slordig beheerd opslagterrein van losse stadsonderdelen. Omdat dit allemaal perfect past in het Nederlandse gelijkheidsideaal werd dit beleid tientallen jaren tot ieders tevredenheid volgehouden.

#### **Verknoping**

Recent is nu toch twijfel ontstaan over de duurzaamheid van dit in Europees perspectief wat provinciaalse concept. De 'Verklaring Deltametropool', die de stadsbesturen van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht in 1998 ondertekenden, is inmiddels verheven tot kabinetsbeleid. In plaats van eenzijdig aandacht te geven aan *mainports* en achterlandverbindingen, verbreedt het Rijk het blikveld nu naar de ruimtelijke samenhang binnen West-Nederland. Essentieel daarbij is een verbetering van de vervoerssystemen. Daarvoor heeft de Vereniging Deltametropool diverse concrete plannen uitgewerkt. Door een betere onderlinge bereikbaarheid van de steden komt halvering van de huidige reistijden in zicht. Voor hoogwaardig railvervoer is maar een beperkte rol weggelegd, want dat is typisch massavervoer en in deze dunbevolkte en wijdlopende stedenzwerm ontbreekt het nu juist aan mensenmassa's. Toch is een sterker openbaar vervoer noodzakelijk: ten eerste om de milieuoverlast te verminderen en ten tweede vanwege het gebrek aan parkeer ruimte. Wat het wegennet betreft: door verschillende vormen van taxivervoer kan de huidige capaciteit maximaal worden gebruikt. Het onderling verknopen van weg- en railtransport kan ook tal van plaatsen in de periferie goed bereikbaar maken.

Als we zo de onderbenutte potenties in het totale systeem gebruiken, voorzie ik dat de personenmobiliteit binnen vijf jaar kan worden verdubbeld - zonder extra subsidies. Ondertussen kan dan de inhaalslag van het stadsgewestelijk railvervoer en spoorverdubbeling in de Deltametropool als geheel op gang komen.

Om de kansen die Europa biedt voor de Deltametropool te benutten, zijn echter méér ingrepen nodig. Iedereen ziet bijvoorbeeld dat voor de landbouw nieuwe keuzes noodzakelijk zijn. Het initiatief van Nederland Distributieland om de hinnenvaart weer een rol te geven in het vervoer van massagoods is een goed voorbeeld van de herwaardering van de

rol van waterverbindingen. Recent zijn er door allerlei natuurorganisaties in het rapport *Nederland Natuurlijk* inspirerende voorstellen gedaan. En zo zijn er tal van verborgen kwaliteiten die we in de Deltametropool prima kunnen gebruiken.

Maar allereerst zal de ruimtelijke ordening in Nederland moeten worden bevrijd uit de gevangenis van verouderde, nationaal georiënteerde en politiek correcte concepten. Mijn waarschuwing is: als we de Nederlandse zelfgenoegzaamheid niet weten te overwinnen, redden we het niet in Europa.