

2001

titel: 'De Randstad moet een virtuele metropool worden'

medium: Groene Hart Magazine (nr. 7)

datum: november-2001

auteur:

'De Randstad moet een virtuele metropool worden'

De Randstad zal zich de komende jaren ontwikkelen tot een samenhangend grootstedelijk gebied. Dat verwacht de Vereniging Deltametropool, waarin twaalf grote steden en talrijke belangenorganisaties in West-Nederland zich hebben verenigd. Onomstreden is die visie niet, al haakt ook het Ministerie van VROM in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening in op de metropoolgedachte. Stedenbouwkundig adviseur Yap Hong Seng is één van de critici. In zijn ogen biedt een Deltametropool weinig voordelen en kan het een bedreiging vormen voor waardevolle gebieden in het Groene Hart.

'De Deltametropool is een romantisch ideaal, dat is gebaseerd op de veronderstelling dat je een grote stad kunt maken,' bekritiseert de Haagse stedenbouwkundige en planoloog Yap Hong Seng de plannen van de Vereniging Deltametropool. Yap was in het verleden onder meer directeur van de Rijkspanologische Dienst en adviseert tegenwoordig als partner van het Groningse adviesbureau PAU (Planadvies & -uitvoering) overheden en ondernemingen over stedenbouwkundige en ruimtelijke inrichtingsvraagstukken. Zo was hij onder meer betrokken bij ontwikkelingen in Deventer, Emmen, Leiden, Groningen, Utrecht en rond Schiphol.

In het idee dat de Randstad tot een samenhangende metropool zou moeten uitgroeien heeft Yap weinig fiducia. 'Het is heel lastig om van achter je bureau of tekenafel te bepalen dat er een metropool moet ontstaan,' stelt hij. 'Steden als Parijs, Londen en New York zijn reeds twee eeuwen geleden organisch gegroeid tot de metropolen die ze nu zijn.'

Geen noodzaak

Afgezien van de onmogelijkheid om min of meer vanuit het niets een metropool te creëren, ontbreekt in Yap's ogen vooral ook de *sense of urgency* om een Deltametropool te creëren. Hij ziet het vooral als een lobby-instrument van de grote steden om meer geld te ontvangen en een vooraanstaande positie te krijgen in de Vijfde Nota.

Yap: 'Ik heb nog nooit een steekhoudend argument gehoord waarom je nu zou moeten streven naar de omvorming van de Randstad naar één grote metropool. Je zou daardoor het voorzieningenniveau kunnen verbeteren, is de gedachte, maar de nadelen die er tegenover staan worden gemakshalve vergeten. En nadelen zijn er. Zo is het een ijzeren wet dat er bij snelle en niet geplande verstedelijking gettovorming optreedt door de toestroom van kansarmen, werklozen en niet-geschoolden die hun geluk in de grote stad willen beproeven. Zo ontstaan 'no-go-areas' met veel criminaliteit. Hoe groter de stad, hoe moeilijker dat in de hand te houden is. Daarnaast zal de vorming van een Deltametropool ook de waardevolle delen van het Groene Hart niet ongemoeid laten doordat een doordachte visie op de inrichting van West-Nederland ontbreekt.'

Niet de vraag of er een Deltametropool zou moeten komen hoort volgens Yap centraal te staan, maar de oplossing van het inrichtingsvraagstuk waar West-Nederland mee te maken heeft. Er is een grote vraag naar ruimte voor woningen en werk in de Randstad, waar 50% van de Nederlanders werkt. De verwachting is dat hiervoor een gebiedsuitbreiding van zo'n 30 tot 40.000 hectare nodig is. Hier moet gericht naar worden gezocht, ook in het Groene Hart, maar op een dusdanige wijze dat de meest waardevolle gebieden behouden kunnen blijven.

Natte vingerwerk

'Helaas is er van een doordachte visie tot nu toe geen sprake' stelt Yap vast. 'Kijk alleen maar naar hoe er met de Randstad en het Groene Hart wordt omgesprongen en hoe de beleidsvorming rond deze gebieden tot stand is gekomen. Het begrip Randstad werd volgens de overlevering door Plesman uitgevonden toen hij boven West-Nederland vloog. Dat werd opgepikt door de planologen in de Nota Westen des Land (1958) en twee jaar later in de Eerste Nota Ruimtelijke Ordening. Bij die gelegenheid zijn de bufferzones bedacht: groene ruimtes tussen de steden die een aaneenklontering moesten voorkomen. Daarna volgde in 1967 in de Tweede Nota de tweedeling in een Noord- en Zuidvleugel en de introductie van het Groene Hart als begrip.'

'Toen is de beleidsmatige kiem gelegd voor een vergaand proces van versnippering, een proces dat overigens ook al door de Nederlandse cultuur van de verdelende rechtvaardigheid was ingezet. Gevolg is dat er nu een vorm van

stedelijke 'mazelen' ligt rond een onduidelijk open groen gebied. Een gebied waarvan de grenzen tussen 1958 regelmatig zijn gewijzigd en waarvan de begrenzing in de komende tijd zeker weer zal gaan veranderen. Kortom, onduidelijkheid was troef met een merkwaardige structuur als gevolg.'

Toegespitst op het Groene Hart benadrukt Yap dat het gebied niet als eenheid is te beschouwen, maar dat het bestaat uit delen met een verschillende waarden. Door G. Borger van de Universiteit van Amsterdam is in 1997 op basis van de cultuurhistorische waarden de kwaliteit van het Groene Hart in kaart gebracht. Hierbij is een onderverdeling gemaakt in toplocaties, locaties met een top-/middenkwaliteit, gebieden met een middenkwaliteit en tenslotte gebieden met een basiskwaliteit. Gebieden met een basiskwaliteit zijn bijvoorbeeld te vinden ten zuiden van Nieuw-Vennep en ten noordoosten van Zoetermeer. Topkwaliteit is onder andere te vinden in de omgeving van de Oude Rijn en bij de Vinkeveense Plassen.

Yap: 'Het Groene Hart is geen eenduidig gebied. Er zijn waardevolle gebieden die de overheid in stand moet houden en waar ze moet gaan investeren voor het ontwikkelen en onderhouden ervan, zeker als de landbouw daar wegvalt. Maar er zijn ook minder waardevolle gebieden die in aanmerking komen voor een andere functie. Kijkend naar de inrichtingsproblemen waar de Randstad mee kampt, zou je de ruimte moeten zoeken op en bij de locaties met een mindere kwaliteit. Een blik op de kaart leert dan dat je niet in het noorden of zuiden kunt uitbreiden, maar dat er alleen aan de westkant ruimte is. Ik kies daarom niet voor uitbreiding aan de noord- of zuidvleugel, maar voor de creatie van een westvleugel tussen Amsterdam en Leiden.'

Magneettrein

Naast de uitbreiding aan de westzijde van de Randstad, pleit Yap als tweede te nemen stap voor een betere verknoping van de steden. Hoogwaardige vormen van verkeer en vervoer moeten er voor zorgen niet letterlijk, maar in de praktijk wel 'naast' elkaar komen te liggen.

Yap.: 'Als je doelstellingen zoals minder aantasting, een hoogwaardiger voorzieningenniveau en een betere verknoping van de steden wilt realiseren binnen de huidige polycentrische structuur van de Randstad, dan kom je bijvoorbeeld uit op de noodzaak om een zeer snelle openbaar vervoerverbinding aan te leggen aan de binnenring van de Randstad. Op basis van de huidige stand van de technologie komt alleen de magneettrein daarvoor in aanmerking. Met de magneettrein wordt de afstand tussen Schiphol en Den Haag gereduceerd tot 9 minuten en van Den Haag tot Amsterdam 14. Met zo'n systeem heb je de voordelen van een monocentrische metropool zonder de nadelen. Vervoer is in die zin de drager van de ontwikkelingen en krijg je in tijd virtueel de stad die je wilt hebben.'

Eén van de grote voordelen is volgens Yap bovendien dat waardevolle gebieden onaangetast blijven en de relatie Amsterdam-Den Haag-Rotterdam verder wordt versterkt. Uiteindelijk pleit hij - als die stedelijke uitbreiding echt noodzakelijk is - voor de ontwikkeling van een 'virtuele' metropool, een grootstedelijk gebied waarbinnen de reistijden zo minimaal zijn dat wel de voordelen, maar niet de nadelen worden binnengehaald. Door dit te koppelen aan een visionair inrichtingsbeleid wordt het eenvoudiger om de aantasting van de kwalitatief hoogwaardige delen van het Groene Hart te voorkomen.

Yap: 'Niet door aan een megalomaan idee als de Deltametropool te werken, maar door de steden virtueel dichter bij elkaar te brengen en alleen die ruimte te gebruiken die daarvoor het meeste in aanmerking komt, kom je tot een evenwichtige visie op de Randstad en het Groene Hart. Nu is daarvan geen sprake. De problemen stapelen zich op doordat begrippen niet goed worden gedefinieerd, het zijn losse flodders. En ook de centrale probleemstelling ontbreekt. Zo is de vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening in mijn ogen een zandbak voor planologen. Er staan honderd visies in, maar geen leidend motief. Dat is doodzonde. De planologie is te serieus om er op zo'n manier mee om te springen.'

In het boek 'De stad als uitdaging, politiek, planning en praktijk van de stedenbouw' schetste Yap Hong Seng in 2000 in twaalf essays historie, heden en toekomst van verschillende Nederlandse steden en grootschalige stedenbouwkundige kwesties waar hij bij betrokken was. De stad als uitdaging is een uitgave van NAI uitgevers (Rotterdam).