

2001

titel: Vereniging Deltametropool vestigt zich in Delft kennisstad
medium: DELFTmagazine
datum: februari-2001
auteur: L. Braun

Vereniging Deltametropool vestigt zich in Delft kennisstad "De Randstad omsmeden tot een metropool zoals Londen"

Er zijn van die bedrijven en instellingen in Delft waarvan de gemiddelde inwoner van de stad nauwelijks weet heeft. Delft Cluster, vorig jaar uitgebreid beschreven in het juni-nummer van dit blad, is er zo één. De Vereniging Deltametropool ook. Een platform en ideeënmachine op het gebied van de ruimtelijke ordening voor waterschappen en grote steden in het westen van Nederland. Het initiatief van de vereniging is inmiddels verheven tot rijksbeleid, onder andere door minister Jan Pronk, van wiens hand onlangs de vijfde nota Ruimtelijke Ordening verscheen. Motto: 'Verander een losse verzameling dorpen, stadjes en steden in West-Nederland in een samenhangend geheel: de Deltametropool'.

De Vereniging Deltametropool is sinds dit jaar gevestigd aan het Oostblok 1, boven woningcorporatie Vestia. De jonge actiegroep houdt zich bezig met de inrichting van West-Nederland, ruwweg gelegen tussen IJmuiden, Almere, Dordrecht en Hoek van Holland. In dat gebied van zo'n zestig bij tachtig kilometer wonen en werken vijf miljoen mensen. Dat is meer dan duizend per vierkante kilometer. Het gebied ligt in de delta van Rijn en Maas. Vandaar het woord Deltametropool, waarvan het idee staat voor de verandering van de losse verzameling stadjes en steden in het beschouwde gebied in een samenhangend stedelijk systeem, een metropool, zoals Londen, Parijs, Berlijn en Sint Petersburg.

Wethouders

In 1998 namen de wethouders ruimtelijke ordening in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht via de verklaring Deltametropool het initiatief tot deze actie. Agent van de vereniging is professor ir. Dirk Frieling, hoogleraar stedenbouwkunde aan de TU Delft. In de actie om 'de Randstad om te smeden tot Nederlands eerste en enige metropool', nemen niet alleen de Ro-wethouders van de vier grote steden deel, maar o.a. wethouder Rik Grashoff (ruimtelijke ordening) van Delft. "Het gaat erom", zegt Frieling, "dat er ruimtelijk, economisch, cultureel en landschappelijk één geheel ontstaat. Eén samenhangende woon- en arbeidsmarkt. Nu is de Randstad een lappendeken van dorpen, stadjes en steden en 'stedelijke aanwassen' met weinig samenhang. Anders dan andere metropolen, is de Nederlandse met z'n vele verschillende kernen 'wijdlopieg' en dunbevolkt. Ga maar na: we praten over vijf miljoen mensen, per persoon is er vijf keer zoveel ruimte als in Londen. Voor de interactie tussen mensen, organisaties en bedrijven is dit lastig. We zullen dus het nadeel van de wijdlopiegheid (lange afstanden) moeten compenseren door het inkorten van de reistijden. De kracht zit in het vele 'groen' en 'blauw'. Waar vind je een metropool met zoveel landschap, zoveel water als in deze Deltametropool met zijn waterrijke groene hart?"

Kibbelarijen overwinnen

Omdat het westen van Nederland nu eenmaal het dichtstbevolkte deel van het land is. Liggen daar volgens Frieling de grootste problemen: "Door het westen niet langer te beschouwen als dichtbevolkt land maar als dunbevolkte stad ontstaat daar een nieuw perspectief: het perspectief Deltametropool. Dit perspectief biedt betere kansen om kibbelarijen tussen gemeenten te overwinnen en in te zetten op bundeling van krachten om in de Europese Unie overeind te blijven." Ook minister Pronk zegt in de vijfde nota ruimtelijke ordening dat de Randstad 'één van de meest leefbare, aantrekkelijke en functionele metropolen in de wereld' kan worden. Het rijk wil ervan af dat elke stad dezelfde hogescholen, bedrijven of torenflats neerzet. Zie New York, met daarbij direct de treffende vergelijking Groene Hart/Central Park. Uit de vijfde nota: 'De Deltametropool is het nieuwe beleidskader voor een breed scala aan stedelijke, dorps- en groene milieus, gelegen in een karakteristieke rivierdelta met vergezichten op weidgronden, koeien, molens en wolkenluchten. Wat Central Park is voor de metropool aan de Amerikaanse oostkust, is het Groene Hart voor de Randstad'.

Dertig leden

De Vereniging Deltametropool telt thans, zo'n dertig leden. Naast Delft behoren er nog elf gemeenten tot de club: Dordrecht, Rotterdam, Zoetermeer, Den Haag, Leiden, Haarlem, Haarlemmermeer, Zaanstad, Amsterdam, Utrecht en Almere. Daarnaast zijn lid kamers van koophandel, waterschappen, woningcorporaties, de ANWB, Natuurmonumenten, landbouworganisaties en vervoersondernemingen (HTM). Juist in de laatste sectoren, die van de landbouw en het vervoer, spant de vereniging zich in om leden te winnen. Frieling: "We zijn blij met het lidmaatschap van de landbouworganisatie WI TO/GI TO en met die van Natuurmonumenten. Landbouw en landschap staan onder grote druk

terwijl de Deltametropool juist haar imago aan de grote landschappelijke waarden moet ontlelen."

Grenzen

De exacte grenzen van de metropool zijn nog niet helemaal duidelijk. Frieling: "Dat is bewust. We hebben voor een pragmatische benadering gekozen. Maar even afgezien van Zaanstad en Almere kunnen rivieren en de zee de grens van het gebied wel ongeveer aangeven. Van de Noordzee ga je oostwaarts via de Nieuwe Hollandse Waterlinie naar de Merwede en tot slot weer westwaarts via de Oude Maas en Nieuwe Waterweg weer naar de Noordzee." Om de bereikbaarheid binnen de metropool sterk te vergroten staat de Vereniging Deltametropool een drastische verbetering van het systeem van personenvervoer en een sterk verbeterd openbaar vervoer - over weg en rail - voor. Frieling: "De huidige praktijk is vooral gericht op uitbreiding van het stedelijk gebied. Daarna wordt gekeken naar de bereikbaarheid. Daarbij worden wegsysteem en railsysteem zorgvuldig gescheiden. Landelijk gebied en waterhuishouding komen op de derde en vierde plaats. De vereniging kiest een andere volgorde: eerst watersysteem en landelijk gebied, dan verkeer en vervoer en tenslotte de steden."

Maxi's

Voor het openbaar vervoer heeft de Deltametropool ambitieuze plannen. "Om te zorgen dat het hele gebied tussen Noordzeekanaal en Nieuwe Waterweg als één samenhangend gebied functioneert moeten mensen en bedrijven elkaar sneller en gemakkelijker kunnen bereiken. Dat betekent dat de reistijden globaal moeten worden gehalveerd. Dat geldt zowel voor de korte afstand tot 15 à 30 kilometer, als voor de lange, van 30 tot 80 kilometer. Dit vergt drie maatregelen: een inhaalslag voor het railvervoer (trein, lightrail), het verknopen van wegsysteem en railsysteem via 'connectors' - waar je als reiziger snel van auto of taxi in trein of lightrail kunt komen en andersom - en het introduceren van fijnmazig en hoogfrequent openbaar wegvervoer met achtpersoonstaxi's oftewel maxi's. Als je bedenkt dat 70% van alle autoritten minder dan 15 kilometer betreft en dat het aandeel van het openbaar vervoer daar in de orde van 3 à 4% ligt, dan is het duidelijk dat daar een hele grote slag te maken is via maxi's die om de drie minuten langs komen rijden."

DE TWAALF SPELREGELS

- 1. Geef water de ruimte, geef waterschappen de tijd om dat te regelen**
- 2. Erken de boeren als beheerders van het landschap; schep voorwaarden voor de duurzaamheid van het boerenbedrijf**
- 3. Integreer de vervoerssystemen over weg, rail en water via 'connectors' om reizen en vervoeren te vereenvoudigen**
- 4. Erken de stedelingen als degenen die de stad levendig houden; schep voorwaarden voor de vitaliteit van oude en nieuwe centra**
- 5. Aanvaard in dit deel van Europa de verantwoordelijkheid voor deltabeheer en kustbeheer**
- 6. Draag bij aan de welvaart in Europa door beter rendement en meer synergie van de economische inspanningen van de Nederlandse bevolking**
- 7. Handhaaf binnen de Europa de burgerlijke structuur van de samenleving in Nederland, waarvan de spelregels zijn: matigheid, solidariteit en tolerantie**
- 8. Voed en benut de pluralistische cultuur van de mondiale samenleving voor permanente ijking en herijking van eigen waarden en normen**
- 9. Zet in de ruimtelijke ordening van Nederland in op ruimtewinst door integreren en transformeren van ruimtegebruik**
- 10. Vervang in de ruimtelijke regelgeving het sturen via plannen door het sturen via investeringen en afsprakenkaarten**
- 11. Vervang voor de rijksinvesteringen het besteden van aardgasbaten via ondoorzichtige interdepartementale prioriteitstelling door openbare, interactieve prioriteitstelling door gekozen bestuurders**
- 12. Vervang in het ruimtelijk beleid bureaucratie voor democratie**

