

2000

**titel:** 'West-Nederland als wereldstad'  
**medium:** HWV Journaal  
**datum:** juli-2000  
**auteur:** R. Ouwerkerk

### **West-Nederland als wereldstad**

*Om mee te kunnen in Europa moet West-Nederland zich omvormen tot een Deltametropool om een waardig medespeler te zijn van Europese wereldsteden als Parijs, Berlijn en Londen. Uitmuntende infrastructurele verbindingen kunnen het gebied omvormen van een verzameling losse stadjes tot een samenhangend stedelijk systeem.*

"Slordig." Met één woord typeert Dirk Frieling, professor stedenbouwkundig ontwerpen aan de Technische Universiteit Delft en directeur van stedenbouwkundig ontwerp bureau ABF Strategie, de huidige inrichting van de Randstad. Op de twaalfde verdieping van de faculteit bouwkunde werpt hij een blik uit het raam. Uitzicht op de Rotterdamse havens en het oosten van Delft. "Daar", wijst hij, "bouwen ze een wijk met eengezinshuizen tegen de A13 aan. Daar krijgt Ahold alle ruimte om een distributiecentrum neer te zetten. Bedrijfsgebouwen staan als een platte koek over het land uitgespreid. We gaan onzorgvuldig met onze ruimte om omdat we hier zoveel ruimte hebben."

Frieling heeft wat dat betreft een heel andere visie dan minister Pronk van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu, die zegt dat voor nieuwe woningen geen plaats meer is omdat Nederland zo'n beetje is volgebouwd. Ruimte genoeg als je maar een beetje goed omgaat met die ruimte.

Toch wil Frieling niet te veel groeien in de Randstad. De vijf a zes miljoen mensen en drie miljoen arbeidsplaatsen die er al zijn, vindt hij eigenlijk wel genoeg. Wel wil hij dat de Randstad metropool allure krijgt. nee, geen huizen en bedrijven dicht tegen elkaar aangebouwd, zoals in Berlijn, Londen, Parijs of New York. Geen dichtgroeien van de Randstad.

De metropoolgedachte zit vooral in het tot stand brengen van uitmuntende infrastructurele verbindingen, die het gebied moeten omvormen van een verzameling losse stadjes tot een samenhangend stedelijk systeem. Alleen zo kan je mensen en organisaties gemakkelijker met elkaar in contact brengen. Alleen zo creëer je meerwaarde die nodig is om economisch, sociaal en cultureel sterk te staan in een eenwordend Europa.

### **Kaarten**

In de werkkamer van de hoogleraar - één van de initiatiefnemers van de Vereniging Deltametropool - liggen staan grote kaarten van West-Nederland. Bodemgebruik, stedelijke ontwikkeling, alles haarscherp in kaart gebracht. Of we willen oppassen met de koffie. De Vereniging Deltametropool streeft die metropoolgedachte na. Leden van de vereniging zijn grote institutionele 'clubs': de vier grote gemeenten Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, maar ook de acht andere gemeenten, twee waterschappen, vijf kamers van koophandel, twee woningbouwcorporaties, de openbaarvervoersmaatschappij HTM en de Hollandse Werkgevers Vereniging. Daarnaast zijn de contacten met Natuurmonumenten uitstekend. Meer of minder openlijk streeft de vereniging het lidmaatschap na van de ANWB en twee landbouworganisaties.

De vereniging is niet in de eerste plaats een lobbyclub, benadrukt Frieling, maar veeleer een platform voor discussie, waarmee de afzonderlijke of gezamenlijke partners verder kunnen. De vereniging ijvert voor een andere aanpak van het ruimtelijk beleid in West-Nederland. Het traditionele ruimtelijke beleid is namelijk aan zijn natuurlijke einde gekomen, stelt de vereniging bij monde van de professor. Hij legt rustig uit hoe dat zo is gekomen. "Sinds het einde van de jaren vijftig is ons ruimtelijk beleid gericht op spreiding. Spreiding van de bevolking, van welvaart, van werkgelegenheid. Het westen was de economische motor. Iedereen moest delen in de welvaart. Een andere, negatievere reden voor spreiding, is de aversie tegen één grote stad, uit vrees voor uitwassen. Hier heerste een beeld van de traditionele metropool als Sodom en Gomorra."

Dat dat spreidingsbeleid is achterhaald blijkt uit drie factoren, aldus Frieling. Hij stelt dat het westen al lang niet meer de motor van de economie is. Den Haag en Rotterdam blijven achter bij de economische groei van de rest van Nederland.

Daarnaast heeft de hele samenleving zich ontwikkeld tot een stedelijke cultuur. "De rauwe manier van met elkaar omgaan is alom tegenwoordig." De derde factor is éénwording van Europa. "Vroeger waren staatsgrenzen ook economische grenzen. Toen kon je ook economische groei verdelen over het land. Nu is de vraag veeleer, hoe komen aan ons geld. Niet als land, maar als stedelijke regio."

Zo bezien moet de huidige Randstad - en in termen van de vereniging: de Deltametropool - zich omvormen tot een goed bereikbare, waardige medespeler van Europese wereldsteden als Londen, Parijs en Berlijn.

### **Pot met geld**

Hoe gaat dat nou in z'n werk? "Kijk", legt Frieling uit. We hebben net dat bereikbaarheidsoffensief voor de Randstad gehad. Vroeger zou het rijk met een pot met geld naar de grote steden en een aantal provincies zijn gegaan met de vraag wat zij vinden dat moet verbeteren. En iedereen zou met zijn eigen lijstjes komen. Nu zijn vier wethouders van grote steden bijeen gaan zitten - ook met hun eigen lijstjes - daar is niets mis mee - en die hebben samen geconstateerd

dat niemand viersporigheid van het traject tussen Rotterdam en Den Haag op de lijst had staan. Met twee sporen krijgen sneltreinen voorrang op stoptreinen, terwijl je eigenlijk elke vijf minuten een stoptrein moet hebben rijden. Een belangrijk deel van het rijksgeld gaat nu naar het verdubbelen van het spoortraject daar, in plaats van - zoals het vroeger zou zijn gegaan - naar lightrail, tram, bus, een wegverbreding hier, een tunneltje daar. Zo heeft de vereniging al bereikt dat er veel meer gemeenschappelijk wordt gedacht."

Nog een speerpunt van de vereniging: meer internationale transportassen en weg met de corridorgedachte. Als je zegt dat de Deltametropool goed verbonden moet zijn met het Ruhrgebied en Antwerpen, dan is er maar één belang: je moet er hier opkunnen en in Dusseldorf weer af. Dat je in Eindhoven of Arnhem ook die snelweg op en af kunt is evident, maar je hoeft niet bij Bodegraven, Reeuwijk, Woerden of Zaltbommel aparte op- en afritten te maken. Iedere aansluiting op die transportas levert vertraging op en veiligheidsrisico.

Een derde speerpunt is het werken vanuit de infrastructurele knooppunten. Nu nog worden bouwlocaties aangewezen en bedenkt de overheid daarna hoe die gebieden ontsloten worden. Frieling: "Je moet het rail- en het wegsysteem verknopen. Kijk waar 's rijks autowegen 's rijks spoorwegen kruisen. Maak daar een station en een parkeergebouw. Zet daar kantoren en woningen neer. Dat zijn de aangewezen kristallisatiepunten voor nieuwe stedelijke programma's." De Deltametropool pleit voor het omkeren van het denken. Het gaat uit van plekken die in principe al ontsloten zijn. "We moeten het in dit gebied hebben van de kwaliteitsverbetering. Daarbij zijn verkeer en vervoer cruciaal."

### **Oude stramien**

In het rijksdenken is het nog niet zover gevorderd, erkent Frieling. Minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat zit nog in het oude stramien. "Zij is de gevangene van haar eigen diensten die verkokerd werken. Bovendien is zij gevangene van de politieke cultuur van non-interventie. Als zij zo zou denken als wij, en dat zou zeggen, zou zij grote ruzie krijgen met Pronk, omdat hij gaat over ruimtelijke ordening. En vice versa."

Toch koestert de vereniging al de eerste successen. Zo is de corridorgedachte, bouwen langs snelwegen, van tafel. En gaat er geld naar verdubbeling van het spoor tussen Rotterdam en Den Haag. De vereniging wil iedere acht jaar overdenken of zij nog bestaansrecht heeft. "Kijk, we gaan in tegen veertig jaar rijksbeleid. Daar denken wij niet gering over. Maar gezien de samenstelling van de vereniging zien we de toekomst met een zeker vertrouwen tegemoet. Desalniettemin hebben we minstens twee bestuursperiodes nodig. En lukt het in acht jaar niet, dan trekken we er nog eens acht jaar voor uit."

Relativerend: "De Zuiderzeevereniging heeft dertig jaar gedaan om haar ideeën zo'n beetje gerealiseerd te krijgen."