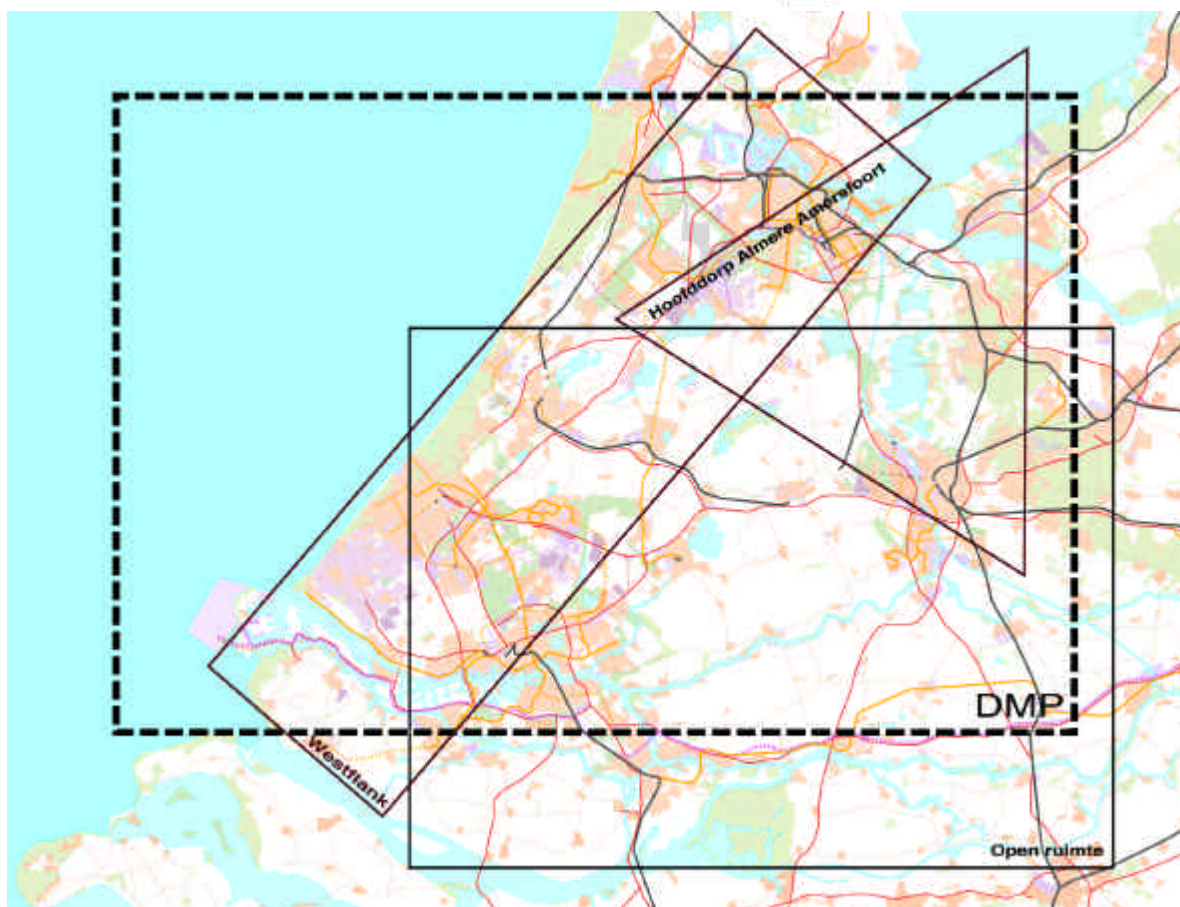


Ontwerpatelier Deltametropool



EVALUATIE

One Architecture/Donald van Dansik



Directeur-generaal Ruimte
Rijksbouwmeester

Ontwerpatelier Deltametropool september-december 2002

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

inhoudelijke leiding: Donald van Dansik- One Architecture

logistiek: Jan Willem van Giessen - Berenschot

Stuurgroep Ontwerpatelier Deltametropool:

Jo Coenen - Rijksbouwmeester

Ineke Bakker - VROM directeur-generaal Ruimte

Joost Schrijnen - Provincie Zuid-Holland

Harry Baaijen - VROM plaatsvervangend directeur-generaal RGD

Klaas Molenaar - Bureau Regio Randstad

Begeleidingscommissie Ontwerpatelier Deltametropool:

Bernard Colenbrander - ministerie van OCW

Willem Oomens - ministerie van OCenW

Marcel van Heck - Atelier Rijksbouwmeester

Mirjam de Vries - ministerie van VROM, Directoraat-Generaal Ruimte

Wim Heiko Houtsma - ministerie van VROM, Directoraat-Generaal Ruimte

Klaas Molenaar - Bureau Regio Randstad

Evaluatie Ontwerpatelier Deltametropool

Donald van Dansik

Matthijs Bouw

Annemarieke Loth

met dank aan Wim Heiko Houtsma

One Architecture

Vliegtuigstraat 26

NL-1059 CL Amsterdam

www.onearchitecture.nl

Amsterdam, februari 2003



1.	INLEIDENDE SCHERMUTSELINGEN	3
2.	METHODE EN PROCES	5
3.	DE PLANNEN	8
4.	WAT MIST ER?	11
5.	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	15

1. INLEIDENDE SCHERMUTSELINGEN

Het doel van het 'Ontwerpen aan de Deltametropool' is evenzeer een opdracht om met concrete en realiseerbare voorstellen te komen als een opdracht om na te denken over planvorming als maatschappelijk en technisch proces. Bij de doorwerking staan vooral de mogelijkheden voor regie vanuit het Rijk, vanuit planvorming op het hogere schaalniveau, op de ruimtelijke kwaliteit en op het inzetten van ruimtelijk ontwerpen als een methode, centraal.

Het begin is een persoonlijke ambitie. Er is een gesprek geweest bij de aanloop tot de Vijfde Nota tussen de Rijksbouwmeester en de Minister VROM over de rol van de Rijksbouwmeester bij de operationalisering van de Architectuur Nota en over de inzet van het ontwerpen op de grote schaal, gerelateerd aan het Grote Project Deltametropool uit die Nota.

Dit heeft geresulteerd in een experiment om het 'Grote Project' Deltametropool op te nemen in de Vijfde Nota als voorbeeld van Ontwerpen op de grote schaal. Er werden drie architecten als consultant aangezocht, Luigi Snozzi uit Tessin/Zwitserland, Paolo Mendes da Rocha uit São Paulo/Brazilië en Henri Ciriani uit Parijs/Frankrijk. Hun missie was vanuit hun ervaring en cultuur een assessment te maken van de kansen en voorwaarden voor het maken van een (Delta)metropool. Zij werden in hun briefing onder meer geconfronteerd met het 'Rondje Randstad, Binnenflank' en een luchtdoop boven het groene hart. Deze ervaring heeft hun voorstellen diepgaand beïnvloed en confronteerde hen met de iconen van de naoorlogse Nederlandse planologie, openbaar vervoer als basis, het 'Groene Hart' open en steden in een 'ring'. Die helderheid is op het terrein door succesvolle gemeentelijke planning (bouwen voor de eigen bevolkingsgroei) en het verdwijnen van het economisch onderscheid tussen stad en platteland op die manier niet (meer) zo herkenbaar. Als antwoord wil(de) de Vijfde nota door 'contouren' rond de stedelijke gebieden af te dwingen, die grenzen weer helder en (h)erkenbaar maken. Juist deze inwijding 'moest' wel leiden tot de radicalisering van deze 'klassieke' iconen door de drie architecten.

Daarmee is het 'ontwerpen' meteen ingezet op de klassieke doelen (kansen voor openbaar vervoer, open Groene Hart en compacte steden), die voorheen door de Rijksplanologische Dienst met verve nagestreefd zijn. Die doelen zijn nooit echt gehaald en nu het Rijk met de decentralisering de 'regio aan zet' heeft verklaard, zijn de processen bij de lagere overheden die leid(d)en tot het 'volbouwen' van de Centrale Open Ruimte juist binnen de planvorming getrokken.

De volgende stap werd een alliantie tussen inhoud en strategie door de relatie ruimtelijke kwaliteit en bestuurlijke logistiek beiden in het Ontwerpatelier aan de orde te stellen; het Atelier is dan ook een co-productie van de DG Ruimte en de Rijksbouwmeester

Uit die eerste consultatie is geconcludeerd dat naast de 'Latijnse' (d.w.z. expliciet niet anglo-saksische) inbreng ook teams met meer kennis van de Nederlandse condities moeten worden geraadpleegd. Luigi Snozzi's volhardend in zijn vormplan heeft er uiteindelijk toe geleid dat duidelijk is geworden wat 'ontwerpen op het hogere schaalniveau' vermag (een helder ruimtelijk beeld neer zetten) en wat de sterkte en zwakte van ontwerpen als 'autonome' vakbeoefening is; een helder beeld, respectievelijk een evident radicale stellingname, opgeroepen door de letterlijke interpretatie van de opdracht een

1. INLEIDENDE SCHERMUTSELINGEN

Deltametropool vorm te geven. De aansluiting bij de feitelijke maatschappelijke gang van zaken is gering.

De vertegenwoordigers van de Regio Randstad konden juist weinig met Snozzi's plan omdat het zo ver afstaat van de/hun dagelijkse planning 'sores'. De inzet van de bijdrage van Snozzi c.s. is juist het aantonen dat (ruimtelijk) ontwerpen op het hogere schaalniveau een concrete bijdrage levert aan het maken van een betere ruimtelijke kwaliteit. De kans op implementatie van die kwaliteit kan echter pas op het lokale schaalniveau in de feitelijke realisatie worden afgemeten. Daarom kan dat ontwerpen op het hogere schaalniveau pas succesvol zijn indien de vragen bij de realisatie, en daarmee de bedreigingen en de kansen in het na-traject, onderkend worden. In dat opzicht was het tekenend dat Duco Stadig in de discussie volgend op de eindpresentatie snedig kon constateren dat bepaalde radicalisering die er in het ontwerp 'logisch' uitzien in feite de grondslagen van het ontwerp ter discussie stellen¹.

¹ Het ging om een voorstel in het plan van Teun Koolhaas, om de nationale luchthaven in zee te plaatsen, waarop Stadig opmerkte dat dan de ruimtevraag in de Noordvleugel is beantwoord, doordat Amsterdam moeiteloos richting Haarlem kan uitbreiden. Voor Snozzi's plan geldt iets vergelijkbaars, de aanleg van een nieuwe luchthaven in het groene hart en de aanleg van zijn 'piece de resistance' de rail-cirkel om het groene hart. Het vertrek van Schiphol van de huidige locatie (zoals Snozzi en Koolhaas, op overigens geheel verschillende uitgangspunten, bepleiten) geeft de Noordvleugel de ruimte haar leidende positie definitief te bevestigen. Dat gaat in tegen het hele idee van Snozzi's 'cirkel, de steden van West Nederland zo sterk onderling te verbinden dat ze gelijkwaardig en complementair worden, een wel heel Hollands gelijkheids ideaal, conform het door Coenen gepostuleerde 'Eenheid in Verscheidenheid' voor de Deltametropool.

2. METHODE EN PROCES

In dit hoofdstuk komt de methode en het proces van het Ontwerpatelier Deltametropool aan de orde. De ervaring van het Ontwerpatelier leert dat absoluut denken een belemmerende rol heeft op de uitwerking van de ruimtelijke inrichting van West-Nederland.

Achtergrond: Eenheid in Verscheidenheid

De bestudering van de 'Chronologie' van het denken over de Randstad en de Deltametropool leert dat het belangrijkste motief economisch is. Kerndocument is de nota Eenheid in Verscheidenheid². Deze nota stelde dat het kerngebied van de Nederlandse economie geleidelijk aan steeds groter is geworden en naast de Randstad grote delen van Gelderland, Noord-Brabant en de Rijn-Schelde Delta omvat. Daar ligt een duidelijke uitdaging aan de ruimtelijke ordening om tot een heldere, consistente en esthetisch aantrekkelijke omgeving te komen, met aandacht voor de drie schalen, stad, regio en land.

Tot de start van het ontwerpatelier was de Deltametropool vooral een concept, de ontwerpgegevens werden uitgezet om het project Deltametropool concreet te verbeelden.

Methode en Proces

De gemeenschappelijke vraag van het Ontwerpatelier Deltametropool was 'Kan de Randstad zich ontwikkelen tot een 'Deltametropool', en zo ja, welke?'. De ontwerpgegevens en het ruimtelijk beeld stonden centraal, de vraagstelling was betrokken op de volle breedte van de ruimtelijke inrichting van West-Nederland.

Het is voor de positiebepaling (en herijking) van het beleid op het hogere schaalniveau van belang de wisselwerking met de uitvoering op het lokale niveau in beeld te brengen. De realisatie op het lokale niveau is deels geïnitieerd door overheidsbeleid op het hogere schaalniveau en deels bepaald door hetgeen maatschappelijke actoren 'doen' met de geboden (bestemmings-) plancapaciteit. Deze 'autonome' processen zijn in hoge (en miskende) mate verantwoordelijk voor de ruimtelijke dynamiek.

Gedurende het uitwerken van de ontwerpgegevens hebben in seminars Nederlandse actoren en mensen uit de wetenschappelijke wereld en de cultuur hun visie en onderzoek in gemeenschappelijke sessies gepresenteerd en bediscussieerd. Deze sessies waren integraal onderdeel van het Ontwerpatelier. In de ontwerpteams namen ontwerpers uit de regio op professionele titel als 'gewoon' teamlid actief deel.

In concrete termen heeft het Atelier de verbinding gelegd tussen inhoud en een nieuwe benadering van planvorming. De vier ontwerpteams hebben elk een opgave gekregen in drie stappen, op het niveau van de Deltametropool 'als geheel' (waarbij dat 'geheel' als vraag is gesteld), op het niveau van een (per team verschillend) deelgebied en op het vlak van de methode (wat zijn de voorwaarden voor succesvol ontwerpen op het hogere schaalniveau).

De resultaten van dit Atelier zijn het begin van een traject voor de planvorming en de regio met als doel het stimuleren van de ruimtelijke kwaliteit en het inzetten van ontwerpen als methode op het hogere schaalniveau. De inbreng in de teams van (ontwerpers uit) stad en regio doet een zet richting verticale

Pecunia als teken van commitment



2. METHODE EN PROCES

coördinatie. De inbreng in seminars van verschillende vakdepartementen doet een zet richting horizontale coördinatie. Het Ontwerpatelier is een experiment in denken, doen en nieuwe inhoud verkennen. De toepasbaarheid wordt in hoge mate bepaald door hetgeen in terugblik met de resultaten wordt ondernomen.

Het Atelier experimenteert - door de nadruk op inhoud - met de mogelijkheid niet alleen de blauwdrukplanning als inhoud te verlaten, maar ook als werkwijze (de cyclische planning, bijvoorbeeld de - inmiddels vijf - notatrajecten). Dit vereist een 'nieuwe relatie' tussen planvorming op het hogere schaalniveau, die noodzakelijk een zekere traagheid heeft, regelgeving (afstemming op het financiële vlak en gecodificeerd in relatie tot de rechtszekerheid) en 'de waan van de dag', de interactie tussen private initiatiefnemers en de ruimte in regelgeving, subsidie regelingen en (bestemmings-)plan capaciteit. Het Ontwerpatelier heeft expliciet deze 'nieuwe relatie' verkend.

Absoluut denken

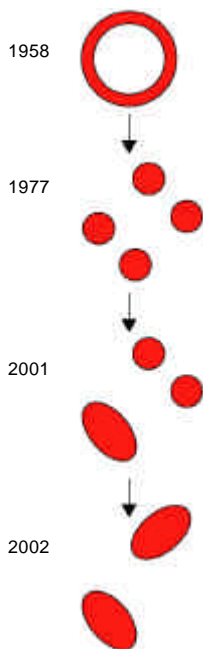
Het inzetten van het Ontwerpen om ruimtelijke kwaliteit in de Deltametropool een impuls te geven stelt de vraag naar de consequenties voor de regie door het Rijk. Met de privatisering wordt (met uitzondering van Verkeer en Waterstaat dat werken doet uitvoeren) de ruimtelijke kwaliteit niet expliciet aan de orde gesteld.

Niet alleen ruimtelijke kwaliteit, ook andere aspecten die de benadering meer integraal kunnen maken blijven in de marge. Een voorbeeld daarvan is de uiteindelijke rol die de, bij wijze van instant-survey gehouden seminars, met sleutelfiguren uit wetenschap, cultuur, vakdepartementen en vertegenwoordigers van het maatschappelijk veld, in het Ontwerpatelier Deltametropool hebben gespeeld. De marginalisering van (deze) externe invloed op het ontwerp heeft naar onze mening alles te maken denken in absolute termen bij de ontwerpers, dat wil zeggen en ruimtelijk ontwerp staat boven de andere benaderingen.

De ontwerpdiscipline heeft op het hogere schaalniveau bij het begin van de vorige eeuw het ruimtelijke plan en de stedenbouwkundige discipline naar voren geschoven om als grondvlak te dienen voor de algehele inrichting van de samenleving. Het idee dat die inrichting gepland kan of moet worden leidde als vanzelf tot het optekenen in een ruimtelijk beeld van een gewenste toekomst. Via allerlei (in essentie management technieken) zijn methoden ontwikkeld om - met het 'plan' of de 'blauwdruk' als voorbeeld - tot realisatie te komen. De weerbarstigheid van de werkelijkheid leidde eerst tot allerlei patchwork, flexibele planning, scenario planning en uiteindelijk tot een algemeen gevoel van twijfel omtrent de 'maakbaarheid' van de samenleving. De ontwerpdiscipline komt maar moeilijk los van een denken in absolute termen, als de werkelijkheid anders blijkt dan in het plan voorzien, wordt het plan als 'mislukt' gekwalificeerd. De keerzijde is tegenwoordig een geheel wantrouwen ten opzichte van planning. Wat wij voorstellen is een meer Darwinistische benadering, of op zijn Nederlands 'uiteindelijk keert de wal het schip'. Niet denken in absolute termen (totale controle òf de handen in de lucht) opent een perspectief van 'checks en balances', waarbij erkend wordt dat de werkelijkheid structureel te divers is om onder één noemer te brengen. Het is een zoeken naar overlapping van onderwerpen en een accepteren dat er geen sprake is van (volledig) samenvallen.

Daarom is aan de vier teams de vraag naar de operationalisering van de criteria van ruimtelijke kwaliteit gesteld, met de criteria uit de vijfde nota als uit-

2. METHODE EN PROCES



Opschaling door de tijd

gangspunt. Langs deze weg zijn de maatschappelijke en de ruimtelijke (esthetische!) argumenten met elkaar te verbinden. Deze vraag is in het geheel niet opgepakt door de teams.

Een andere afwezige is een poging 'Deltametropool' te definiëren alvorens er aan te gaan ontwerpen. Sinds de Eerste Nota vindt er (wat betreft de ruimtelijke definitie) een permanente opschaling plaats, eerst was er de ring van de Hollandse steden op het cover van de 'Nota Westen des Lands', vervolgens hadden we 4 grote steden, in de Nota 'Eenheid in Verscheidenheid' waren het er nog drie en in dit Atelier zijn er nog twee, de Amsterdamse regio (TKA) en de Zuidvleugel (OMA). Bij TKA wordt het hele Vijfde Nota programma in de Amsterdamse regio (in het Atelier de Driehoek Almere, Utrecht, Hoofddorp) gesitueerd, alsof dat programma de essentie van de notie van eenheid van de Deltametropool is. OMA richt zich vooral op het verschaffen van een 'eigen' identiteit aan de Zuidvleugel, om een ware tegenhanger van de Amsterdamse regio te zijn. Het Groene Hart is het gebied van 47 gemeenten, de Vereniging Deltametropool heeft de Deltametropool geconcentreerd tot een beperkt aantal (grotere) bestuurlijke entiteiten in een poging het aantal spelers te beperken en tegelijk gemeenten en provincies en waterschappen en kamers van koophandel aan een 'denk'tafel te scharen.

Als enige heeft OMA het toegewezen plangebied bekritiseerd en de Westflank in twee gebieden opgedeeld met een -voor het succes van de zwakste noodzakelijke- nadruk op de eigen identiteit van de Zuidvleugel.



Plan team A



Plan team B



Plan team C



Plan team D

² Nota 'Randstad Internationaal, Eenheid in Verscheidenheid' 1991 "Door toenemende internationalisering en liberalisering van het goederen, kapitaal en personenverkeer groeien algemeen - nationaal bepaalde - economische en andere vestigingsvoorwaarden (wonen, recreatie, gebruik Open Ruimte) naar elkaar toe, waarmee regiospecifieke factoren in de internationale concurrentie rond het vasthouden en aantrekken van bedrijven aan gewicht winnen. Mede als gevolg van de Europese integratie is in toenemende mate sprake van concurrentie tussen regio's in plaats van tussen landen of afzonderlijke steden. Hier ligt een duidelijke taak, ook voor het ruimtelijk beleid. De ruimtelijke ordening moet helpen de positie van ons land in internationale context te ondersteunen door de sterke punten te verstevigen (eenheid) en de aantrekkelijkheid van het aanbod van vestigingsmilieus te vergroten, gebruikmakend van de eigen mogelijkheden van de regio's binnen Nederland (verscheidenheid)."

3. DE PLANNEN

Dit hoofdstuk behandelt de ontwerpen uit het Ontwerpatelier Deltametropool op hoofdlijnen en spiegelt ze aan de economische drivers, die dominant zijn. Het is daarbij niet noodzakelijk om de voorstellen integraal toe te passen. Ook de losse elementen uit de voorstellen kunnen gebruikt worden.

Als de verschillende visies, nota's en rapporten over de Deltametropool symptomatisch worden gelezen, dan kunnen de volgende constanten worden onderscheiden:

1. De Deltametropool behelst het maken van een land waarin interne verkeers- en vervoersrelaties zodanig geoptimaliseerd zijn dat het als een stedelijk netwerk kan functioneren.
2. Daarbij ontstaat afstemming op het niveau van West-Nederland vanwaar puntsgewijs programma's ontwikkeld worden.
3. De Hollandse identiteit van groen en blauw, polders en molens wordt ingezet om een aantal aantrekkelijke, nieuwe, hoogwaardige woonmilieus te ontwikkelen.

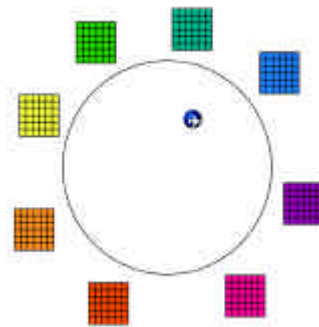
Ontwerp

De vraag naar de identiteit is door alle teams opgepakt, maar alleen het team Snozzi heeft de vraag op de 'Deltametropool als geheel' toegepast. Snozzi acht die eenduidige identiteit nu afwezig, maar wel maakbaar. Daarvoor moet Nederland niet naar buitenlandse voorbeelden kijken, maar de eigen cultuur onder de loep nemen. Zijn voorstel is het aanleggen van één 'Grand Projet', een spoorweg op een viaduct op de grens van stad en land. Deze spoorweg verbindt de steden (netwerksamenleving); maakt ze gelijk in bereikbaarheid (gelijkheid als Hollandse mentaliteit); trekt een zo krappe cirkel om het Groene Hart dat 'de overkant' zichtbaar is en de grenzen dus aanwijsbaar; is een Nederlands monument (land gemaakt met civieltechnische middelen); herkenbaar en als 'passage obligé', de introductie tot Nederland en de 'Dutch experience'. De Deltametropool is voor Snozzi een type dat nog nergens bestaat, een polynucleaire agglomeratie met een enkelvoudige vorm.

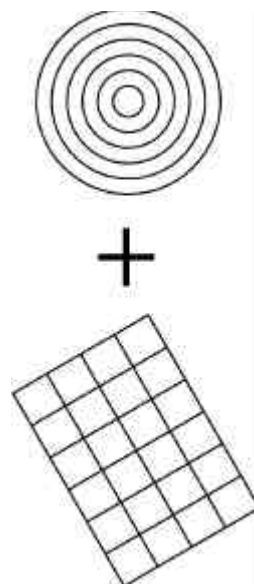
Het team OMA/Floris Alkemade concludeert dat er weinig samenhang is in het stedelijk gebied. Amsterdam is een dominante speler in de Deltametropool en heeft geen behoefte aan een Deltametropool met één identiteit; de identiteit van de Deltametropool is ontleend aan Amsterdam zelf.

De Zuidvleugel heeft hierdoor een zwakkere concurrentiepositie. Door de Deltametropool uiteen te laten vallen in een Noord- en een Zuidvleugel, kan de Zuidvleugel haar concurrentiepositie versterken door andere, complementaire, kwaliteiten aan te bieden. Er is een bewustzijn voor de noodzaak van een vernuftig subsysteem, maar dit wordt letterlijk naast in plaats van op 'Amsterdam' geplaatst. Eén land, twee systemen betekent een traditionele hoge ruimtelijke kwaliteit in 'Amsterdam' en een vrije, niet ontworpen, netwerkstad in de Zuidvleugel.

Volgens OMA "speelt ontwerpen geen rol op dit schaalniveau". Zo is de kracht van het plan van OMA ook dat het niet ontworpen is, maar dat het thema's zijn met een rudimentaire ruimtelijke vorm die overigens in louter ruimtelijke domeinen uitgewerkt zijn. Er wordt gewerkt met deelidentiteiten maar het geheel blijft onvoorstelbaar; zelfs de 'Adertien' lijkt meer een illustratie dan een bewust ontwerpvoorstel.



Schematische weergave plan team D (Snozzi)



Schematische weergave plan team A (OMA)

3. DE PLANNEN

Beide voorstellen gaan uit van een architectonische ruimte, Snozzi bouwt een 'kinetische belvédère' rond een tot overzichtelijkheid gekrompen 'Groen Hart' en OMA strekt de Champs Elysées over 14 kilometer uit, met het Midden Delfland Plein als tegenhanger van het Place de la Concorde.

Conclusie, de Deltametropool 'als geheel' is nu niet voorstelbaar. Met grote overtuiging zegt Snozzi dat alleen een grote ingreep volstaat en OMA stelt voor af te zien van een ruimtelijke ingreep op het schaalniveau van de Deltametropool als geheel en drastisch de identiteit van stadsregio's ter hand te nemen, omdat metropolen niet ontstaan door het aaneen klitten van bebouwing.



Vloeiend schema team B (HNS)

Het voorstel van Dirk Sijmons verbindt op ogenschijnlijk moeiteloze manier een aantal typisch West Nederlandse thema's. De studies van dit team analyseert het landschap in de lagenbenadering (een methode waaraan het bureau een doorslaggevend bijdrage gaf) en koppelt deze aan functie/programma, met name waar het verdwijnende activiteiten als landbouw en komende als toerisme, recreatie en wonen in het landschap betreft.

De eenheid zit hem in de systematische benadering op diverse thema's (geld, landschap, vitaliteit, moderniseren) van de open ruimte en de continuïteit met historische en huidige (verdwijnende) occupatievormen en daarmee aansluiten bij de wezenlijk identiteit van de droogmakerijen en de veen-weidegebieden. Om metropool te worden moet in de eerste plaats een dynamische maar gebiedseigen ontwikkeling van de open ruimte plaatsvinden en moet de achteloze verstedelijking (uitbreidingslocaties, Vinex) worden gestopt.



Ontwikkelingsbeeld Nieuwe Gracht

Het team heeft doorkoppelingen gemaakt in ruimtelijke kwaliteit, tijd en geld, waardoor samenhang tussen elementen duidelijk wordt. Er wordt vorm gegeven aan de diversiteit van de open ruimte van het Groene Hart in plaats van het ongedifferentieerd te laten. Door de praktische aard van het plan (het koppelt 'buikpijnvragen' aan elkaar en combineert dat met beheer en financiering) is het het meest toepasbaar voor de DG Ruimte, die immers zelf altijd de zaken zo vaag mogelijk formuleert, opdat het plan nog aan alle kanten kan worden gewijzigd. Het plan is uitvoerbaar en koppelt een divers gamma aan uitgangspunten en mogelijkheden. Het is voor Team B essentieel om te bewijzen dat het Ontwerpatelier concreet inzetbare concepten oplevert. Maar ook in het plan van Team B worden behalve op het gebied van identiteit geen uitspraken gedaan over de Deltametropool als geheel.



Plan team C (TKA)

Tot in perfectie is de realiseerbaarheid onderdeel van de teamoverwegingen van Team C (TKA) geweest. De regionale ontwerpers hebben zichtbaar invloed gehad. Het team heeft als enige echt als een team gefunctioneerd.

Hoewel het plan niet echt hemelbestormend is (het lijkt sterk op het Ontwikkelingsbeeld), laat het wel zien hoe regionale en lokale ontwerpinstellingen op een hoger schaalniveau kunnen worden ingezet.

De kracht van het plan zit erin dat het centrum werd verplaatst naar het water, waardoor het nadenken over de Noordvleugel gemakkelijker is geworden en beter vormgegeven kan worden aan de blauw/groene identiteit. Door de IJmeerbrug is de connectie tussen Almere (en haar achterland) en de Randstad verzekerd. Het IJmeer wordt gezien als een landschappelijke en verstedelijkingsopgave.

Het ontwerp van TKA slaagt erin een integraal ruimtelijke benadering te visualiseren. De door dit team ontworpen Noordvleugel, een driehoek tussen Almere, Utrecht en Hoofddorp blijkt nog een enorme capaciteit te hebben.

3. DE PLANNEN

Twee maatregelen hebben daarop grote invloed, de verstedelijking van de oevers van een groot IJ-meer met een hoge dichtheid en de uitplaatsing van de luchthaven. De laatste is een verre optie (wethouder Stadij kon dan ook constateren dat de simpele uitplaatsing van de luchthaven Amsterdam alle ruimte zou bieden die de stad zich maar kan wensen). De identiteit van de Deltametropool is een zorgvuldig opschalen van de programmatische vereisten, met het IJ-meer en de IJ-brug als nieuw 'centrum' en als nieuwe regionale 'link'. De toepasbaarheid van dit omvattende en integrale ontwerp ligt vooral in het geven van tegenwicht ten opzichte van al te pragmatische sectorale planning. Juist door de omvattendheid valt in dit plan de afwezigheid van de sociale dimensie hier het meest scherp op. Een vervolg atelier over juist dit onderwerp, nogmaals vanuit een open vraagstelling is volgens "Almere" een zeer welkome doorzetting van dit experiment.

Deelaspecten

Het was een uitdaging aan de vier ontwerpteams om niet alleen met oplossingen te komen, maar om helder aan te geven waar en hoe ontwerpen kan c.q. moet worden ingezet. Met uitzondering van Snozzi hebben de drie teams (indirect) deze vraag beantwoord door hun benadering op de planologie te funderen en niet op een ruimtelijk ontwerp. Ze hebben de vraag naar de rol van het ruimtelijk ontwerpen omzeild en een planologische benadering gekoppeld aan 'voorbeeld' uitwerkingen (Sijmons) verkozen, of hebben zich impliciet (Koolhaas/TKA) of expliciet (Alkemade) op het standpunt gesteld dat (ruimtelijk) ontwerpen op het hogere schaal niveau geen (directe) rol speelt.

Behalve team D heeft geen van de teams de eenvoudige propositie van *Eenheid in Verscheidenheid* en de andere constanten in het denken over de Deltametropool ruimtelijk onderzocht en/of ontworpen op het hoogste schaalniveau. Er is of gezocht naar nieuwe thema's, of er is slechts aan deelgebieden gewerkt. Team D heeft dit wel gedaan, maar het niet laten 'landen' op het terrein.

Deelaspecten van de plannen zijn daarentegen onmiddellijk bruikbaar voor de Deltametropool als geheel: één land twee systemen (maar dan op elkaar), de 'omdraaiing' van de Noordvleugel rondom het water, de mooie brug over het IJmeer, de 'natte' woonmilieus, de N-wegen³.

Snozzi's pleidooi voor een identiteitsverschaffend element op het niveau van de Deltametropool dient op een intelligente en opportunistische manier gespecificeerd te worden, en serieus onderdeel te worden van een meer integrale en voorbeeldige KBBA, waarbij de indirecte gevolgen van alternatieve verkeer en vervoer modellen ook een herkenbare invloed op de uitkomst hebben.

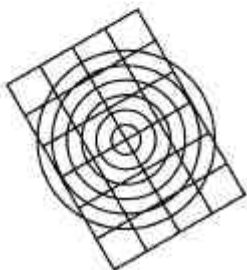
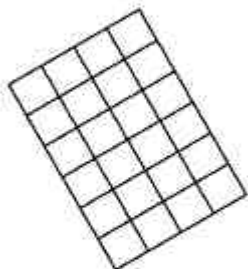
³ Waarbij de keuze in het stedelijk gebied (OMA) gericht is op een aaneengesloten systeem. Sijmons bepleit juist het versterken van de scheiding tussen A en N wegen, omdat daardoor het contrast intensief (A) en luw (N) maximaal is, wat juist de identiteit van het landelijk gebied ten goede komt. Sijmons wil daarom een A1 systeem letterlijk boven de A- wegen stellen.

4. WAT MIST ER?

Veel elementen uit de verschillende voorstellen zijn uitermate bruikbaar voor de gedachtevorming rondom de Deltametropool. Tegelijkertijd is er ook een aantal issues die volledig over het hoofd zijn gezien en die in het vervolg zeker een rol moeten spelen. Drie thema's; de Deltametropool als geheel, de vraag van de infrastructuur en sociale aspecten als tweedeling zijn geheel onderbelicht. De rol van de regio kan verbeterd worden. De reflectie op onderzoek en ontwerp is gebrekkig.

Deltametropool als geheel

De Deltametropool als geheel ontbreekt en bestaat ook niet volgens de teams. Alleen Snozzi werkt een scenario uit "wat te doen als het een eenheid moet worden". Het zijn nu 3 regionale plannen net onder het niveau van de Deltametropool. Bijvoorbeeld OMA spreekt totaal niet over de Open Ruimte, terwijl het team B de 'verstedelijkingsvraag' in het bestaand gebied buiten beschouwing heeft gelaten en zich volledig op de open ruimte geconcentreerd. In de instructie was duidelijk de vraag naar het geheel gesteld: allen - behalve Snozzi - werkten aan deelgebied.



Er kan blijkbaar moeilijk worden nagedacht over de DMP als een systeem op meerdere niveaus: ontwerpers zijn blijven steken in absoluut denken.

Het eerste probleem met absoluut denken uit zich al in de definiëring van de Deltametropool. Er zijn veel mensen die zeggen dat de Deltametropool niet bestaat, want ze is: een Noord- en Zuidvleugel, een verzameling netwerksteden, een stedelijk netwerk, de vier grote steden, 47 gemeenten, 2,8 miljoen woningen, 7 miljoen individuen, of ze bestaat in het geheel niet omdat het idee van de metropool verdampt is onder invloed van nieuwe technologie. OMA definieert de Deltametropool door middel van onderscheid, van de 2 steden, de centraalstad en de netwerkstad. Het is volgens ons interessanter de twee modellen op de beide steden toe te passen en opportunistisch een herkenbare identiteit voor de Zuidvleugel en voor de Amsterdamse regio te maken gebaseerd op een selectieve toepassing van grid en centrum. De Amsterdamse regio wordt er 'losser' door en de Zuidvleugel krijgt meer focus.

De projecten verbinden alle op een eigen manier schaal aan controle, een zoeken naar werkelijke controle vanuit het plan wordt vertaald in het zoeken naar een korrelgrootte waarop die controle (nog) mogelijk is. Juist deze defensieve instelling en dit absolute denken gekoppeld aan pragmatisme veroorzaakt te voorzichtig, te beleefde en te flauwe voorstellen.

In onze beleving is het voor de ontwerpdiscipline cruciaal niet alles te willen controleren en wel een duidelijke hoofdrichting aan te geven. Het is dus maar goed dat Snozzi niet naar de funeste roep om toepasbaarheid van Berenschot heeft geluisterd. In die zin dient het plan van Snozzi op haar belangrijkste meritis te worden: het brengt het denken op een hoger niveau en laat zien dat een Deltametropool radicale keuzen vooronderstelt.

Regio

De teams als geheel (dus inclusief regio ontwerpers) krijgen niet de credits, maar credits worden aan de naam van de externe Ontwerper verbonden. De ingreep van Jo Coenen bij de midterm om niet meer dan drie vertegenwoordigers per team toe te laten, werd in de opvatting van alle externe ontwerpers als vanzelf alleen de 'eigen' bureaus. Dat betekent dat collaborative design sterker vanuit de vraagstelling moet worden meegegeven.

4. WAT MIST ER?

Het ene team heeft meer met de inbreng van de regionale ontwerpers gedaan dan het andere. Daarnaast hebben de teams weinig met de inbreng van deskundigen uit de seminars gedaan. Vaak waren slechts een enkeling uit de ontwerpteams aanwezig bij de seminars en de workshops werden tevens slecht bezocht, bij een vervolg is belangrijk de ingebrachte kennis meer dwingen en waarschijnlijk interactiever in het Atelier 'te zetten', zoals dat wel bij een aantal workshops is gedaan.

Bijvoorbeeld H+N+S heeft de regio wel 'gehoord', maar het ontwerp is eigenstandig en dwingt tot het maken van fundamentele keuzes (esthetisch, economisch, civieltechnisch). Het blijft natuurlijk belangrijk deze afstand tussen externe input en ontwerpen te behouden, omdat zo door de ontwerper een (doordachte, want op kennis van het terrein gebaseerde) betekenisvolle en herkenbare stap wordt gezet, zonder ploeterend en polderend elke weerstand van hoog tot laag te bedienen en beleefd te beantwoorden.

In de uitwerking van het plan van team C onder leiding van TKA ontbreekt de relatie tussen ruimtelijk voorstel en strategie. Het in de presentatie gemaakte onderscheid tussen strategen en ontwerpers komt niet uit de verf; strategen lijken eerder 'consensus terroristen' en de ontwerpers planologen.

Sociale aspecten

Sociale aspecten zijn nauwelijks in de ontwerpen behandeld. Het lijkt in de plannen of Nederland bewoond wordt door witte tweeverdieners. Als we kijken naar de sociale tweedeling zien we in het plan van Dirk Sijmons dat deze juist versterkt wordt. In de praktijk zien we namelijk op het platteland in Groningen en Friesland wat de gevolgen zijn van een dergelijk voorstel; door de afwezigheid van goede voorzieningen op redelijke afstand kunnen alleen mensen met meer dan één auto en een nanny er leven

Infrastructuurdenken

Hoezeer het infrastructuurdenken in planningsland heeft postgevat blijkt uit de klakkeloze acceptatie van de stelling in het Interdepartementale Projectgroep Deltametropool (IPD) dat de Deltametropool een begrip dat in zichzelf nog nauwelijks van een kwalitatieve definitie was voorzien, in ieder geval gebaseerd is op de eerder schetsmatig vastgestelde infrastructuur ring. Ook op het lagere schaalniveau zien we dat, onder het mom dat de regionale planner de meeste invloed kan uitoefenen op infrastructuur, infrastructuur in alle plannen een grote rol heeft gekregen. Hierbij wordt geheel voorbij gegaan aan het effect van gedrag van mensen op de vervoerssystemen en op het feit dat verkeer en vervoer dienbaar dient te zijn aan de leefomgeving. Het is juist van belang dat de regie van het Rijk op ruimtelijke kwaliteit aangrijpt op de leefomgeving en de kwaliteit van vestigingsplaatsen.

Het pleidooi van Cees de Boo in een seminar was juist dat de overheid vanuit macrobelangen de doelen op een hoger aggregatieniveau kan formuleren, anders dan de individuele initiatiefnemer. Het is overigens ook duidelijk dat deze regie niet (in al dan niet absolute termen) vanuit het ruimtelijk ontwerp kan worden afgedwongen, deze regie vereist in dit tijdgewricht allianties met een gemeenschappelijk uitgangspunt op hoofdoelen (Jo Coenen gebruikte het woord 'Leitmotive' bij de mid-term).

Vervoersmodellen, zoals het Ministerie van V&W deze toepast, gaan in op internationale economisch-politieke ontwikkelingen, demografische trends, sociaal-culturele factoren, technologische ontwikkeling en economische

4. WAT MIST ER?

trends, maar er wordt niet of nauwelijks ingegaan op kwaliteit(-sverbeteringen) aan het transport en gedrag van de participanten.

Praktische zaken als goederenvervoer, distributie en bevoorrading van de steden en time management ontbreken op de agenda als tegenhanger van de traditionele, ruimtelijke Leitmotive voor personenverkeer en vervoer.

De vernetting is inmiddels zo ver doorgevoerd dat minimale wijzigingen in het verkeersaanbod (krokus vakantie, sportevenementen op de ochtend TV) de top uit de verkeersdruk wegnemen. Zeker voor het 'internationale verkeer' is een apart A1 systeem zoals TKA en H+N+S voorstellen overbodig, zie de onrendabiliteit van de Betuwe lijn. Het is zinvol om de effecten van de recente A10 West capaciteitsreductie en de recente tolheffing bij de poorten van Londen te bestuderen. Dat kan impulsen geven om een betere bereikbaarheid te realiseren door betere benutting van de voorhanden zijnde capaciteit en vervolgens de bevolking uit te leggen wat het kost om de marginale auto in de drukste spits congestievrij te laten rijden. Als er iets van metropolen te leren valt dan is het toch een opportunistisch gebruik van auto, taxi en metro.



Lichten op satellietfoto met in het kleine rechthoek de Deltametropool.

Onderzoek

Er worden veel vergelijkingen gemaakt met andere metropolen en metropoli-taanse gebieden, maar met deze vergelijkingen wordt weinig gedaan. En wat is het nut van dit soort vergelijkingen als je geen rekening houdt met de oorzaken waardoor deze gebieden zo zijn geworden? De vergelijkingen beperken zich tot vierkante kilometers asfalt; de invloed van het gedrag, ruimtelijke beleid wordt zelden meegenomen.

De interpretatie van (grafische) data is vooral retorisch. Zo geven de lichten op de satellietfoto's geen dichtheid aan. In tegendeel, veel licht betekent dat inefficiënt met energie wordt omgesprongen of een correlatie hoog inkomen per capita en extensief ruimtegebruik.

De ongereflecteerde acceptatie van de gegeven schaal van het deelgebied laat zien dat de ontwerpdiscipline genegen is antwoord te geven op het geboden schaalniveau en niet te problematiseren welke ingreep en welke (ontwerp)middelen het meest geëigend zijn voor een bepaalde schaal.

Steden zijn niet meer puur grondgebonden, maar veel meer grensoverschrijdende netwerken. Als de reden voor een Deltametropool puur economisch is, dan kunnen we beter kijken naar vestigingsplaatsvoorwaarden voor (internationale) bedrijven in plaats van het kopiëren van ruimtelijke condities van elders. Het is tijd om de kreet 'anders worden we het Jutland van Europa' (alsof Denemarken niet in Europa ligt omdat ze nog Kroner hebben) om te keren tot en 'wat als we het Jutland van Europa zijn?', dat wil zeggen een vergelijkbaar inkomen per capita zonder Mainports en Botlek.

Nederland is een bulkland met weinig onderscheid; alles mag zo ongeveer overal en de grondprijzen zijn vrij homogeen, waardoor bedrijvensparken bij Schiphol of op de Maasvlakte moeten concurreren met gebieden in de 'komeet staart' van de Mainports langs A2, A15 of A58/59. Snozzi geeft geen reenschap van de gevolgen van deze mentaliteit van Nederland voor de Ruimtelijke Ordening. In Nederland doen we overal van alles wat en kunnen we nergens volledig voor gaan.

In de recente stromingen in de architectuur, gebaseerd op 'data', worden externe factoren (data, filosofie, wiskundige permutaties) gemanipuleerd om

4. WAT MIST ER?

een ontwerp te 'laten ontstaan'. Deze stromingen omzeilen daarmee de expliciete vraag naar het 'waarom' van de vorm. De 'noodzaak' is bij Snozzi een (cirkel) vorm die vooraf wordt gepostuleerd om een aantal doelen⁴ 'tot orde te dwingen'. De andere teams koppelen infrastructuur (wegenbereikbaarheid, water/vernatting) op een 'narratieve' manier aan ruimtelijke ontwikkeling. Het is een taak van het ontwerpatelier om de connectie te maken tussen concrete ruimtelijke ontwerpen en de procesarchitectuur.

⁴ Het maken van verschillende 'uitwisselbare' steden, complementair en tegelijk 'gelijkwaardig', juist deze constellatie is volgens Snozzi de identiteit van een 'Hollandse Metropool'. De ruimtelijke kwaliteit wordt goed doordat de steden naar de cirkel toe moeten groeien en er dus geen 'programma' overblijft voor de (verfoeide) 'sprawl'.

5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Deltametropool

Uit de ontwerpen en de seminars blijkt dat de opschaling van West-Nederland tot een Deltametropool acuut is: de Deltametropool is er feitelijk al, alleen niet in absolute zin. Versterking van de Deltametropool richt zich, kort samengevat, op de volgende constanten:

1. Alles zoveel mogelijk op een half uur van Schiphol
2. Mooi wonen in het blauwgroen
3. Aantal hoogwaardige vestigingslocaties met daarin een opschaling van o.a. het culturele voorzieningenniveau, want dat is nu te gefragmenteerd, en vooral ook,
4. Een vernuftig subsysteem, waarin met een grote mate van vrijheid plancapaciteit vrijkomt om iets minder hoogwaardige economische ontwikkelingen ook een kans te geven.

Tegelijkertijd is de Deltametropool moeilijk voorstelbaar. De moeilijkheden om de Deltametropool te concipiëren komen vooral voort uit de aard en methodes van de ruimtelijke professies (absoluut denken) en de huidige inrichting van de overheid.

Het Ontwerpatelier Deltametropool heeft in de afgelopen maanden niet alleen een kwalitatieve verdieping aangebracht in het denken over de ruimtelijke inrichting van West-Nederland. Het speelt een grote rol om de bovengenoemde moeilijkheden te overwinnen door de verrijking en verbreding van het ruimtelijk vakgebied. Als ontmoetingsplaats voor verschillende overheidslagen en -sectoren heeft het Ontwerpatelier Deltametropool een actieve rol. Deze rol wordt ingenomen op basis van inhoudelijkheid, zonder de bestuursstructuur ter discussie te stellen.

Het Ontwerpatelier Deltametropool dient daarom een semi-permanent vervolg te krijgen.

Regie

De betekenis van het Ontwerpatelier is het inzetten van ontwerpen in een vroeg stadium, in de verwachting dat daarmee tegelijk de ruimtelijke kwaliteit aan de orde kan worden gesteld. De plannen zijn in relatieve vrijheid gemaakt vanuit een open vraagstelling en niet vanuit een specifieke vraag van een gebiedsautoriteit. Door in de opzet van het Ontwerpatelier, 'gaande het proces' een reality check in te laten door de aanwezigheid van regionale ontwerpers in de teams en door het presenteren van extern onderzoek in de seminars heeft het ontwerpwerk van de teams wel degelijk praktisch uitvoerbare voorstellen opgeleverd. Juist doordat de vier ontwerpen géén uitwerking zijn van de wensen van het Rijk, is het doel van het Atelier 'een aanbod aan de regio te doen' gerealiseerd.

Lokale bestuurders hebben hiermee een integraal en samenhangend document in handen 'waar niemand (in directe zin) om heeft gevraagd'. Daardoor kan de ontvangende partij het ontwerp naar eigen voortschrijdend inzicht inzetten. Een voorbeeld is de (integrale) benadering van ruimtelijke inrichting, strategische vraagstukken en financiering uit het plan van H+N+S. Dit plan van Dirk Sijmons is voor nadere studie in het ministerie van VROM aangenomen omdat het uitvoerbaar is en een divers gamma aan uitgangspunten en mogelijkheden op overtuigende wijze aan elkaar koppelt. Het plan is een essentieel bewijs dat het Ontwerpatelier concreet inzetbare concepten oplevert (ijzer smeden als het heet is). Het stadsbestuur van Almere gebruikt de resultaten van het Atelier als (integraal) achtergrond document bij allerlei sectoraal 'Noordvleugel' overleg.



lagenbenadering met de ontwerper erboven.

15

5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Resultaten en vervolg

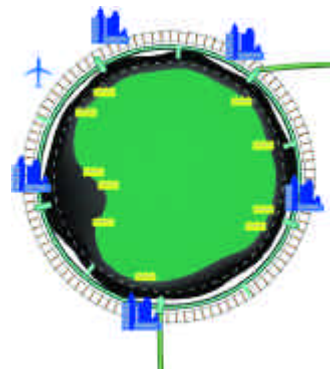
In terugblik op het Atelier constateer ik een aantal maatregelen, in een combinatie tussen programmatische ingrepen, verbetering van de bestaande situatie en nieuwe ingrepen:

- Het vervoerssysteem zo uitbreiden en inrichten dat West Nederland een functionerend netwerk is met een hiërarchie in bereikbaarheid. Daarin past een mix van goede voornemens zoals in het NVVP en andere nota's verwoord (ketenintegratie, prijsmechanisme, comfort en betrouwbaarheid, afstemming vervoerscapaciteit c.q. aanbod op allocatie van vastgoed c.q. de vervoersvraag). We stellen daarom nogmaals het Rondje Randstad (in Model C) onder de loep te nemen, wat betreft de eisen, mogelijkheden, kosten en opbrengsten, maar vooral ook als mogelijkheid om het denken in termen van de Deltametropool op een hoger schaalniveau te brengen (tegen relatief lage kosten). Dit model heeft als enige de mogelijkheid het ontbrekende tussenniveau, tussen enerzijds auto, HSL en vliegtuig en anderzijds lokale systemen zoals fiets en tram aan te bieden. Het voorziet Schiphol van een uiterst goed bereikbaar achterland.
- Een forum voor planvorming op het niveau van West-Nederland als geheel, waarin serieus en compromisloos wordt gezocht naar een wezenlijke synergie van mogelijkheden. Geen beleid afdwingen door opschaling van een bestuursstructuur op het hogere schaalniveau, maar via een bedrijfsmatige benadering een ondernemingsplan ontwikkelen waarin wezenlijke keuzen worden neergezet en keuzen worden onderbouwd als een 'community of practice', met als doel een wervend en goed functionerend vestigingsklimaat. Daarbij moet de sociale component, nog afwezig in het huidige Atelier, prominent op de agenda komen.
- Werken vanuit de aanwezige identiteit, een Deltametropool waarvan de inrichting in overwegende mate een civieltechnisch kunstwerk is, zij het dat de context met vernatting, wonen in lage dichtheden en het verdwijnen van het contrast land-stad in relatie tot ruimtegebruik (als activiteit) sterk in beweging is. Het ruimtegebruik als vorm schreeuwt om het opnieuw uitvinden van het ontwerpen aan de open ruimte.

Er ontbreekt nog veel. Voor de vakdiscipline is het een open sollicitatie naar inbreng van kennis, betrokkenheid en vakinhoudelijke ontwikkeling. Voor de opdrachtgever is het Atelier een experiment in de omgang tussen proces en inhoud en toont aan dat het formuleren van de juiste opgave voorwaarde voor succes is. In de seminars is met name de kritiek weinig uit de verf gekomen en is in het Atelier de sociale agenda opvallend afwezig.

Het Ontwerpatelier Deltametropool is expliciet bedoeld om resultaten op te leveren die gebruikt kunnen worden bij de ruimtelijke vormgeving van de Deltametropool. De activiteiten binnen het atelier moeten daarom goed aansluiten op beleidsprocessen en activiteiten die inmiddels in gang zijn dan wel worden gezet. Het Ontwerpatelier zal de visies die naar voren komen uit de ontwerpteams en de lezingen / presentaties, uitwerken en integreren tot concrete handvatten (zie 'voordracht in naam van Jo Coenen' bij de eindpresentatie).

Handvatten kunnen worden ontwikkeld enerzijds ten gunste van een hoger niveau van beleidsmatig denken, zoals de politieke perspectieven van de Vereniging Deltametropool of de studie bij DG-R naar de constanten in de beleidsruimte (waar kan het Rijk verwachten effectief op te kunnen treden bij het tot stand komen van ingrepen in de ruimte?). Naast deze meer



bedrijven en mobiliteit (©OA)

5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

beschouwende (passieve) opstelling kan het Atelier juist een actieve en prospectieve opstelling aannemen.

Voor het vervolg is belangrijk dat er een 'Ontwerpatelier in staat van wording is', bestaande uit een geormerkt budget en vertegenwoordigers van DG-R, ARBM en de Regio die zeer frequent monitoren hoe het staat met de kernvragen van het Atelier, te weten de regie op ruimtelijke kwaliteit en het inzetten van het ruimtelijk ontwerp als methode om de vraagstelling scherp te stellen, mogelijkheden te toetsen en te communiceren of om scenario's te testen.

Het inzetten van het ontwerpen om ruimtelijke kwaliteit in de Deltametropool een impuls te geven stelt de vraag naar de consequenties voor de regie door het Rijk. Met de privatisering van de Volkshuisvesting en van het ontwerpen van Rijksgebouwen is de concrete betrokkenheid bij - en regie op - de ruimtelijke kwaliteit 'indirect' geworden. De regie bestaat voornamelijk uit het herverdelen en het aansturen van geldstromen door middel van regelgeving en subsidies. Het (her)verdelen van de collectieve middelen is een kerntaak van de overheid; de uitvoerende macht bij de ruimtelijke inrichting is vooral 'hindermacht' (al dan niet sanctioneren van plannen en projecten). Er berust bij Verkeer en Waterstaat ook feitelijke realisatiemacht (doen uitvoeren van werken). Er zou binnen VROM gezocht moeten worden naar mogelijkheden geldstromen pro-actiever ten behoeve van het Ontwerpatelier Deltametropool in te zetten.



18



U0201[©]OA

WWW.ONEARCHITECTURE.NL