

Vereniging Deltametropool

Groothandelsgebouw, unit
E7.188, 3013AK Rotterdam
Postbus 600, 3000AP Rotterdam
T 010 – 204 15 99
secretariaat@deltametropool.nl
www.deltametropool.nl

| MOBILITEIT | PROGRAMMA VAN DE METROPOOL | LANDSCHAP |



Werkweek: Metropool NL

Ontwerp Metropolitaan Nederland

Clusters & opgaven

1. Zandbelt & van den Berg: Corridor Schiphol- Amsterdam als internationale as

Uitbouwen van de unieke ruimtelijke configuratie van Schiphol – Amsterdam tot een as van excellente internationaal aansprekende milieus. Nergens liggen een aantrekkelijke stad en een internationaal vliegveld zo dicht bij elkaar. Door deze as beter en gemakkelijker te ontsluiten en er meer adressen aan te ontwikkelen ontstaat er ruimte voor unieke internationaal onderscheidende milieus binnen thema's als kennis, business, cultuur, sport en wonen. Zo worden (onverwachte) ontmoetingen gefaciliteerd. Bijvoorbeeld bij grote evenementen, congressen en beurzen.

Binnen de bestaande stad of aan de rand daarvan. Zeer direct een eenvoudig verbonden met Amsterdamse binnenstad en via Schiphol de rest van de wereld. Een belangrijke impuls voor het internationale vestigingsklimaate en concurrentiepositie en een motor voor de economie. Amsterdam als sterkste internationale centrum van Nederland verdient deze impuls om de internationale concurrentie aan te kunnen. Nu heeft het een positie tussen servet en tafellaken. Amsterdam presteert ondermaats als het centrum van 16 miljoen Nederlanders in vergelijking met metropolitane regio's van een gelijke bevolkingsomvang als London of Parijs. Maar het presteert bovengemiddeld ten opzichte van de andere grote Nederlandse steden. De Airport Corridor is tevens een voorbeeld van een 'stedenbaan' en TOD-achtige ontwikkeling. Die verder vooral door lokale en regionale overheden in samenwerking met private partijen ontwikkeld kan worden. Door de ontwikkeling van deze Airport Corridor wordt bovendien voorkomen dat de private ontwikkelingen overal plaats vinden en de regio fragmenteren en verrommelen.

2. XML: Deltapolis Vervoersautoriteit

Hoewel het idee van een vervoersautoriteit vaker genoemd wordt en zelfs onderdeel uitmaakte van het vorige regeerakkoord, is het tot op heden niet gerealiseerd maar ook nog nooit adequaat gepresenteerd / gevisualiseerd. Tegelijkertijd is het evident dat - zeker voor het mogelijk maken van zoiets als een Nederlandse metropool - het integraal verbinden van de afzonderlijke stedelijke kernen absolute voorwaarde is. Daarnaast zou een dergelijk vervoersautoriteit strategisch van belang kunnen zijn omdat het zowel (een begin van) een overkoepelend (bestuurs-)niveau introduceert op de schaal van de hele metropool, als dat het een kans is om een begin te maken met het laten ontstaan van een metropolitane identiteit (vgl. de Oyster kaart in Londen of de RATP in Parijs).

Het is daarbij interessant om het idee van de vervoersautoriteit over enkel het idee van



openbaar vervoer heen te tillen, en ook te kijken naar hoe digitale technologie gebruikt kan worden om bestaande systemen beter met elkaar te verbinden. Het wordt in dat geval meer een 'bereikbaarheidsautoriteit' waarbij netwerken van collectief vervoer (OV), individueel vervoer (auto) en virtueel transport (digitale netwerken) elkaar versterken en aanvullen. Ook het idee van gratis wifi in de hele metropool zoals we voorstelden in het idee 'Digitale Deltapolis' zou een plek kunnen krijgen in de studie.

In de werkweek kunnen aan de ene kant een aantal beelden worden geproduceerd over de RATP voor de stadsstaat (van overtuigende metrokaart tot de meer visuele identiteit) en tegelijkertijd kan worden getoond wat het ruimtelijk oplevert als er een meer geïntegreerd vervoersnetwerk ontwikkeld zou worden, waar zowel stad als land onderdeel van uitmaken.

3. One architecture; Meten en regelen aan de stad

De grote opgave in Nederland is om de bestaande omgeving door slimme transformaties beter te benutten en zodanig te organiseren dat ze sneller aanpasbaar is aan nieuwe omstandigheden. We hebben de afgelopen periode gezien hoe digitalisering en demografie, maar ook veranderende financiële omstandigheden, razendsnel grote ruimtelijke effecten hebben. Een 'traditioneel' groot ruimtelijk project past daarmee niet alleen slecht bij de huidige economische orde en het huidige politieke bestel, het past ook niet goed bij de huidige tijdsdynamiek.

Deze transformaties worden geëntameerd door een steeds grotere diversiteit van actoren en hun samenwerkingsverbanden: overheden, bedrijfsleven, co-operatieven, burgers. Al deze partijen zijn gebaat bij informatie over de ontwikkeling, het gebruik en de 'performance' (zoals voor gezondheid, veiligheid, energie –LCA) van de Nederlandse netwerken, systemen, en haar gebouwde substantie. Inzicht daarin maakt het mogelijk verborgen capaciteit beter te benutten. Inzicht maakt het mogelijk snel te reageren op verschuivingen in gebruik. Om investeringsbeslissingen daar te maken waar er het meeste 'bang for the buck' is, of waar het (maatschappelijk) rendement het grootst is. Inzicht maakt de verduurzaming van het bestaande eenvoudiger.

De grote investeringsopgave is het open source/open data ontwikkelen en installeren van de instrumenten waarmee dit inzicht verkregen wordt, verbanden worden gelegd, en 'systemen' adaptief kunnen worden gekoppeld. De metropool als brein, om Zef Hemel te parafraseren, is niet alleen gebaat bij de betrokkenheid van de miljoenen actoren, ze heeft ook informatie nodig om het handelen op te baseren. Kunnen we het IQ van de metropool als brein verhogen? 'Smart Cities' zijn een logisch en onstuitbaar fenomeen. Zoals IT er al voor zorgde dat de boekenkast en het archief kleiner werden, de hoeveelheid kantoren en het benodigde winkelareaal afnam, en onze woningen beter benut werden, zo zal ze ook een grote rol spelen in het beter benutten van de metropool. IT kan daarmee ook een enorme motor achter verduurzaming zijn doordat het juist het gebruik van de bestaande fysieke structuren / netwerken ontlast (of beter benut) en dus ingrepen overbodig maakt.

De vraag is alleen hoe. Langzaam en gedreven door grote bedrijven met een commerciële 'window' van vijf jaar, op basis van successen elders. Of actief, zoals wij voorstellen, en gedreven vanuit onze maatschappij, met kansen voor (economische) innovatie en een innoverende en loodsende rol voor de overheid. Op een manier zodat ook burgers deelnemen (Apps) en successen zichtbaar worden (en dat politici trots kunnen zijn zonder linten te hoeven knippen). De vraag is daarbij ook een culturele en politieke: kunnen we 'smart cities' zo maken dat ze ook 'open cities' blijven?

Om inzichtelijk te maken wat de effecten van zo'n investeringsopgave op de metropool kunnen zijn, hoe we de bestaande metropool met slimme technologie kunnen 'tweaken', worden deze getest in een concreet gebied.



Meer informatie:

deltametropool.nl/nl/werkweek_metropoolnl

david.dooghe@deltametropool.nl (projectleider)
paul.gerretsen@deltametropool.nl (agent)

