

**2003**

**titel:** Van Randstad naar Deltametropool  
**medium:** Staatscourant nr. 114  
**datum:** 18 juni 2003  
**auteur:** wethouders R.O. Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Leiden

### **Van Randstad naar Deltametropool**

In Europees perspectief is het begrip Randstad (Edge City) totaal verouderd. Voor Nederland als handelsnatie is dringend behoefte aan een meer internationaal georiënteerde toekomstvisie. De natuurlijke omstandigheden van dit deltagebied en de noodzaak van een internationaal ambitie niveau dwingen ertoe om in te zetten op een Deltametropool. Dat stellen Duco Stadig, Marco Pastors, Arend Hilhorst, Marie-Louise van Kleef en Ron Hillebrand.

De ruimtelijke ontwikkeling van Nederland wordt ernstig belemmerd door het feit dat opeenvolgende kabinetten er niet in slagen om de vraagstukken op het gebied van verstedelijking, verkeer en vervoer en de ontwikkeling van het landelijk gebied in onderling verband te bezien en op te lossen. Zo stond na vier jaar polderoverleg het demissionaire kabinet Kok tenslotte met lege handen: het parlement wees het Nationale Verkeer en Vervoer Plan af en staakte de behandeling van de vijfde nota Ruimtelijke Ordening. Het eerste kabinet Balkenende reduceerde deze vraagstukken in een zogeheten Stellingnamebrief tot de brandende vraag of plattelandsgemeenten nu wel of niet mogen bouwen voor hun eigen woningbehoefte. En inmiddels is in de regeringsverklaring alweer een nieuwe nota aangekondigd, voor de volgende ronde van polderoverleg. Wij vinden: zo kan het niet langer. Om internationaal overeind te blijven moeten we onze tijd niet verdoen met binnenlandse haarkloverijen maar onze aandacht en energie richten op wat er internationaal op ons afkomt en wat ons land binnen de Europese Unie te doen staat. Niemand zit te wachten op een volgende golf van nieuwe nota's. Waar we behoefte aan hebben is het onderscheiden van hoofd- en bijzaken, het stellen van prioriteiten en het organiseren van de samenwerking om de dingen tot stand te brengen.

De hoofdzaken zijn volgens ons het tot een succes maken van de Europese Unie en het handhaven van een internationaal sterke positie van Nederland als handelsland. Dit betekent dat we moeten ophouden het onderwerp Europese Unie te reduceren tot de hoogte van de contributie en ons voortdurend bewust moeten blijven waarom we die Unie hebben geschapen: als noodzakelijke voorwaarde voor vrede en veiligheid in dit eeuwenlang door onderlinge oorlogen geteisterde continent, als voorwaarde voor meer evenwicht in de welvaartsontwikkeling in deze landen en als voorwaarde voor een algemene verhoging van de levensstandaard. De uitspraak van het nieuwe kabinet dat de Europese Unie het fundament is van ons economisch, politiek en maatschappelijk potentieel onderschrijven wij dan ook geheel.

In dat perspectief moet ook de Nederlandse positie als handelsland worden bezien. Op het kruispunt van belangrijke handelswegen over land, van Noord-Italië langs de Rijn tot aan Londen, en van intercontinentale handelsroutes over zee hebben de Hollandse steden zich een centrumfunctie verworven in het internationale handelsverkeer. Tot een succes maken van Europa verdraagt zich niet met laten versloffen van die rol als handelsnatie. Toch zijn wij bezig dat te doen, zoals blijkt uit een recente analyse van de Europese Commissie, waarin Nederland en Duitsland de hekkensluiters zijn waar het gaat om economische groei.

Prioriteit 1 moet dan ook zijn om die rol als internationaal centrum van handel stevig op te krikken. Dat betekent afscheid nemen van de Randstad en het staren naar de Groene Navel ervan. Waar het nu en in de komende jaren om gaat is het in de benen helpen van een Deltametropool. De Europese Commissie signaleert dat Nederlandse bedrijven achterlopen in technische specialisatie en dat het Nederlandse onderwijs te weinig afgestudeerden in natuurwetenschap en techniek aflevert. Deze signalen zijn ook al eerder door het bedrijfsleven en de universiteiten zelf afgegeven. Een nieuw kabinet moet dus in de eerste plaats inzetten op investeren in de kenniseconomie en de doorwerking daarvan in arbeidsmarkt en onderwijs.

Tegelijkertijd moeten ook ruimtelijk de condities worden geschapen om deze omslag van Randstad tot Deltametropool te bewerkstelligen. Zoals de naam aangeeft vergt dit twee strategische ingrepen. Strategische ingreep nummer één betreft de delta. Goed deltabeheer is voor deze lage landen van existentiële betekenis. In Europees perspectief is deze delta van Rijn, Maas en Schelde een zeldzame biotoop, die een offensief natuurbeschermingsbeleid verdient. Cultuurhistorisch heeft 1000 jaar deltabeheer een grote rijkdom aan cultureel erfgoed opgeleverd die jaarlijks miljoenen internationale toeristen trekt. Als agrarisch productielandschap is de delta de thuishaven van een agrarisch

handelscentrum dat tot de wereldtop behoort.

Zoals inmiddels wel bekend moet het watersysteem van de delta om allerlei redenen op de schop. Wij stellen voor van deze nood een deugd te maken door de kostbare herstructurering van het watersysteem te benutten om in één moeite door een recreatief hoofdnet voor varen, fietsen en wandelen voor de Deltametropool aan te leggen. Zo scheppen we voor onszelf en buitenlandse gasten de gelegenheid beter te genieten van een cultuurlandschap waarin eeuwenoude afwateringen en gemalen hand in hand gaan met moderne landbouw, nieuwe natuurontwikkeling en alle denkbare vormen van watersport. Wij hebben daartoe een voorstel ontwikkeld dat onder de naam Waterrijk bij rijk, provincies, waterschappen, landbouw- en natuurbeschermingsorganisaties ter tafel ligt.

Strategische ingreep nummer twee betreft de metropool. Met het oog op onze internationale rol als handelsland vormen interne binnenlandse en externe internationale bereikbaarheid twee zijden van dezelfde medaille. Door de gebrekkige samenwerking op rijksniveau komt het ontwikkelen van onderling goed bereikbare stedelijke centra van internationale allure hier maar moeizaam op gang. Een vroege voorloper is Hoog Catharijne in Utrecht dat na veertig jaar alweer aan een flinke opknapbeurt toe is. Recent ontstaan in Rotterdam aan Weena en Coolsingel tot aan de Kop van Zuid en in Den Haag van Malietoren tot aan het nieuwe stadhuis nieuwe centrummilieus. Amsterdam is sinds enige tijd bezig aan de Zuidas en in Zuidoost eveneens centra van internationale allure te ontwikkelen. En ook in middelgrote steden zoals Leiden wordt ondertunneling van de Oude Rijn in de rijksweg 4 aangegrepen om Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude beter aaneen te smeden en zo ruimte te scheppen voor nieuwe centrumontwikkeling op wat wel de slagader van de Deltametropool mag heten: de rijksweg A4 die Amsterdam, Schiphol, Hoofddorp, Leiden, Den Haag, Delft en Rotterdam met elkaar verbindt.

Gemeten aan de maatstaven van internationale metropolen gaat het hier om niet meer dan een verzameling fragmenten. Werkelijk toegevoegde waarde ontstaat pas als deze fragmenten als een geheel gaan functioneren. In deze wijdlopijge constellatie van mondiaal gezien middelgrote steden betekent dit de noodzaak van een ingrijpende innovatie van het vervoerssysteem. Wij hebben daartoe al eerder onder de naam Deltanet voorstellen gepubliceerd. Wegverkeer en railvervoer worden geïntegreerd en 'connectors' tussen weg en rail bevorderen de optimale benutting van de beschikbare capaciteit. De onderlinge bereikbaarheid van de verschillende oude en nieuwe centra wordt zo aanzienlijk verbeterd.

Om in Europees perspectief deze prioriteit voor Nederland als handelsland te stellen en tot deze twee strategische ingrepen te beslissen zijn geen nieuwe nota's nodig. Wie schrijft blijft mag gelden voor Haagse ambtenaren, maar wie wil bouwen moet tekenen en rekenen. Wij denken dat samenwerken van rijk, gemeenten en private partners in gezamenlijke projecten sneller tot betere resultaten leidt dan nog meer beleidsnota's. Voor een effectieve besteding van de snel schaarser wordende publieke middelen scheidt dat in elk geval betere voorwaarden. Meedoen aan de Deltametropool geldt ook voor het kabinet.

---

(de auteurs zijn wethouder ruimtelijke ordening van respectievelijk Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Leiden)