

## DE VERENIGING » VERKLARING DELTAMETROPOOL

De in 1996 gestarte samenwerking tussen de vier wethouders Ruimtelijke Ordening van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht resulteerde in februari 1998 in een gezamenlijke verklaring met betrekking tot de strategie om de Randstad te transformeren in een stedelijk complex van internationaal formaat: een Europese Deltametropool. Het centrale begrip in deze strategie is groei. De ontwikkeling van de Deltametropool gezien als een groeiproces dat, historisch gezien, reeds eeuwen geleden is begonnen. In de tweede helft van de twintigste eeuw doet zich hierin een tempoversnelling voor. En het ontstaan van de Europese Unie geeft dit tempo nog een extra impuls. De kern van de verklaring van 1998 is samengevat in artikel 2 van de statuten van de Vereniging Deltametropool. februari 1998 (ISBN 90-76630-03-8).

### VERKLARING DELTAMETROPOOL (gehele tekst)

**link to English version: [Declaration Delta Metropolis](#)**

Verklaring van de wethouders ruimtelijke ordening van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht over de toekomstige verstedelijking in Nederland.

1. **DE DYNAMIEK** van de samenleving stelt hoge eisen aan de ruimtelijke ordening van stad en land om de voortdurende veranderingen in het activiteitenpatroon van mensen, bedrijven en instellingen plaats te bieden en daarbij te voldoen aan de steeds hogere kwaliteitseisen die de samenleving aan de leefomgeving stelt.
2. **DE RUIMTELIJKE DYNAMIEK** laat zich niet vangen binnen de territoriale bestuursgrenzen van gemeenten, provincies en nationale staten.
3. **DE VIER GROTE STEDEN**, waarvan de invloedssferen elkaar ruimschoots overlappen, zijn uit oogpunt van ruimtelijke ordening gebaat bij een gezamenlijke visie. Op grond hiervan verwerft elke stad zich beter inzicht in de eigen opgaven tot stedelijke ontwikkeling.
4. **HET ONTSTAAN VAN DE EUROPESE UNIE** maakt die gezamenlijke visie noodzakelijk en urgent: door het wegvallen van de Europese binnengrenzen zal de Europese rol van Nederland in belangrijke mate worden bepaald door ons vermogen om hier een stedelijk complex van internationaal formaat, een Europese metropool, tot ontwikkeling te brengen.
5. **MAATSCHAPPELIJK EN ECONOMISCH** gezien zal het ontstaan van de deltametropool berusten op de samenwerking van zelfstandige bestuursorganen met eveneens zelfstandige en vaak internationaal werkzame bedrijven en instellingen. Bundeling van krachten is geen doel in zichzelf, maar middel om in het internationale krachtenveld het eigen concurrentievermogen op peil te houden en zo in de internationale competitie mee te spelen.
6. **RUIMTELIJK** gezien is de stedelijke concentratie in het westen van ons land onlosmakelijk verbonden met haar ligging in de delta van Rijn, Maas en Schelde. Deze waterrijke biotoop is de grondslag van het Nederlandse cultuurlandschap; als waterrijk stedelijk complex vervult het al honderden jaren een functie als Europees centrum van informatie, handel en transport. De Nederlandse metropool onderscheidt zich zo van andere in Europa als deltametropool.
7. **TEGEN DEZE ACHTERGROND** hebben wij de hiernavolgende visie op de toekomst ontwikkeld. Deltametropool staat voor een tweeledige kwaliteitsverbetering van het leefmilieu: als delta, dat wil zeggen als dynamische natuurlijke biotoop en als metropool, dat wil zeggen als dynamisch stedelijk gebied. Deltametropool staat voor groei op drie gebieden:
  - groei in diversiteit, het verbreden en verdiepen van het repertoire aan sociale, economische en culturele activiteiten;
  - groei in competitie, het deelnemen aan de internationale wedstrijd om de beste condities voor duurzaam menselijk welbevinden te scheppen;
  - groei in synergie, het bundelen van creativiteit, organisatietalent en vermogen om met eenzelfde inzet betere resultaten te bereiken.In deze visie zien wij diversiteit als het culturele doel, competitie als het economische middel en synergie als de drijvende kracht, de sociale energie van de metropool.
8. **GROEI** is in deze visie eerst en vooral groei in kwaliteit. Grotere diversiteit vergroot de keuzevrijheid. Meer competitie zet aan tot het leveren van betere prestaties. Synergie vergt groei van het aantal en de intensiteit van de interne sociale relaties, groei van participatie van mensen in sociale, economische en culturele activiteiten, groei van complexiteit. Het zijn deze kwaliteiten die bijdragen aan een duurzame samenleving omdat ze de voorwaarden scheppen voor groei van flexibiliteit, aanpassingsvermogen,

maatschappelijke weerbaarheid en solidariteit.

9. **KWANTITATIEVE GROEI** is, gelet op bevolkingsdichtheid en welvaartpeil in Nederland, noch onze grootste zorg noch ons hoogste doel. Wij rekenen, gegeven de bevolkingsprognoses, met de mogelijkheid om tot 2030 in de deltametropool tenminste een miljoen mensen meer te moeten accommoderen dan daar nu verblijven, alsmede de daarbij behorende arbeidsplaatsen en mobiliteit.

De noodzakelijke voortgaande aanscherping van milieunormen zal, zo verwachten wij, bijdragen aan de innovatie in productieprocessen in zowel landbouw, industrie en diensten en aldus bijdragen aan verdere welvaarts-groei.

10. **DE ONTWIKKELING** van de deltametropool zien wij als groeiproces dat, historisch bezien, reeds eeuwen geleden is begonnen en ook nog tenminste enkele generaties zal vergen om tot wasdom te komen. In de tweede helft van deze eeuw doet zich door de sterke groei van bevolking en welvaart, mede dankzij de veelzijdige ontwikkeling van de techniek, een tempoversnelling in deze ontwikkeling voor. Het ontstaan van de Europese Unie geeft dit tempo nog een extra impuls. Het zijn deze ontwikkelingen die het nodig maken te komen tot een nieuw concept.

11. **RUIMTELIJKE KWALITEIT** is in deze visie het geheel van ruimtelijke condities voor een breed en diep repertoire aan sociale, economische en culturele menselijke interacties. Menselijke interactie is de drager van het stedelijk leven.

De stad als emancipatiemachine berust op sociale interactie, waarbij competitie én compassie samenwerken in het door stedelingen verwerven van een volwassen sociale identiteit als mens en medemens, individu en lid van een samenleving.

De stad als bron van welvaart berust op economische interactie, die leidt tot synergie, tot meerwaarde als resultaat van bundeling van individuele vermogens en vaardigheden in de stadseconomie.

De stad als leerschool berust op culturele interactie, de permanente en openbare herijking van heersende normen en waarden, waarin kunsten, wetenschappen, politiek en religie kritische functies zijn, tot uitdrukking gebracht in allerhande vormen van spel en ritueel. Deelnemen in deze leerschool verhoogt de culturele competentie, het vermogen om te gaan met een grote diversiteit van normen en waarden en daarin een eigen koers te varen.

12. **DELTAMETROPOOL** staat voor de verandering van een lappendeken van dorpen, stadjes, steden en een veelheid van stedelijke aanwassen, nieuwvormen en fragmenten - de uiteengelegde stad - in een beheerste en zorgvuldig beheerde dynamische compositie van landschappelijke en stedelijke componenten, waarvan de synergie berust op een uitgekiend systeem van onderlinge communicatie en transport - de ineengelegde stad. Deze verandering wordt bereikt door de transformatie van elke van de vier componenten van het ruimtelijke systeem: het water van de delta, het cultuurlandschap, de stedelijke interactiemilieus en het netwerk van verbindingen.

13. **HET NETWERK VAN VERBINDINGEN** is de eerste component van transformatie. De kern hiervan is het bewerkstelligen van synergie tussen de positieve kenmerken van de vervoerssystemen over de weg en over de rail. Gelet op de huidige verhouding in reizigerskilometers tussen autoverkeer, openbaar vervoer en langzaam verkeer van 80:10:10 zijn wij voorstander van een krachtig uitbreiden van het openbaar wegvervoer (taxi, maxi, buxi, bus) als substitutie van particulier autoverkeer. Om dezelfde reden zijn wij voorstander van het waar mogelijk koppelen van spoorwegstations, autowegstations voor openbaar wegvervoer en parkeergelegenheid voor particuliere auto's. Aldus ontstaat een systeem van stadshavens in de Deltametropool dat gunstige voorwaarden schept voor stedelijke interactiemilieus. Deze stadshavens zijn onderling verbonden door een metropolitaan railsysteem dat hoge snelheid paart aan hoge frequentie, zo mogelijk in combinatie met lage geluidsniveaus (zweeftreinen).

14. **STEDELIJKE DIVERSITEIT**, de variaties in het geheel van stedelijke interactiemilieus, is de tweede component van de transformatie. Deze transformatie omvat vier deeltrajecten: (1) hergroeperen van de in de uiteengelegde stad verstrooid geraakte voorzieningen op het gebied van wetenschap, kunst, politiek en religie, alsmede van media, onderwijs, sport en spel tot een constellatie van hoogstedelijke interactiecentra op alle onderdelen van het activiteitenrepertoire; (2) accommoderen van de stadseconomie tot in zijn kleinste vertakkingen van bedrijvigheid, naar aard en ontwikkelingsfase van die bedrijvigheid al dan niet vermengd met andere vormen van stedelijk leven zoals wonen, recreatie, onderwijs, gezondheidszorg, transport en distributie; (3) vernieuwen van stedelijk gebied waar dat met het oog op de woningmarkt en arbeidsmarkt nodig is, zo mogelijk in combinatie met verdere intensivering van het ruimtegebruik; (4) toevoegen van nieuwe, extensieve stedelijke en meer dorpachtige milieus, zoals nu gevonden worden in de binnenduinstrand, Amstelland en het Vechtplassengebied.

15. **HET CULTUURLANDSCHAP**, als drager van een grote diversiteit aan levensgemeenschappen van planten, dieren en mensen, is de derde component van transformatie. Waar de gebruiksintensiviteit van de ruimte het grootst is, in het westen, is het cultuurlandschap in verval door homogenisering en

nivellering ten gevolge van voortgaande verstedelijking: natuurlijke en historische verschillen worden geëgaliseerd. Herstel en vergroten van diversiteit wordt bereikt door de synergie te bevorderen van grote en kleine landschappen, oude en nieuwe vormen van landbouw, grote en kleine wateren, bossen en parken, onderling verbonden door 'blauwe' en 'groene' netwerken, in een samenhangend parksysteem. Een metropolitane parksysteem is nodig om de dynamiek van de stedelijke ontwikkeling te kunnen beheersen en het landschap - mede dankzij duurzaam agrarisch gebruik - te kunnen inzetten als instrument tot het geleden en begrenzen van de stad.

**16. HET WATER VAN DE DELTA**, bestaansbron en beeldmerk van de metropool, is de vierde component van transformatie. De deltametropool vertoont een grote diversiteit aan wateren: beken en rivieren, sloten, tochten, weteringen en boezemwateren, vaarten en kanalen, singels en grachten, plassen en meren, zeearmen, binnenzeeën en zee; de grenzen van land en stad worden door beheersing van waterpeilen bepaald. Verdere vergroting van de diversiteit wordt bereikt door het omvormen van het Groene Hart tot een Waterrijk dat, meer dan de huidige combinatie van veenweiden en droogmakerijen, gelegenheid biedt tot natuurbeleving en actieve openluchtrecreatie zoals wandelen, fietsen, kamperen en alle vormen van watersport. Dit Waterrijk zal door welgekozen ligging en vorm van plassen en waterlopen, als drager van het metropolitane parksysteem, een belangrijke bijdrage leveren aan de inrichting van de deltametropool.

**17. UIT HET OOGPUNT VAN RUIMTELIJKE ORDENING** ligt in het voorgaande de opgave besloten deze vier componenten elk een eigen, min of meer zelfstandige ontwikkeling te laten doormaken in voortdurende wisselwerking met elkaar. Zo zijn de modernisering van de waterhuishouding in West-Nederland, de aanpassing van de landbouw aan strengere milieueisen, stedelijke vernieuwing en het op peil houden van het Nederlandse aandeel in het netwerk van Europese verbindingen ontwikkelingen die zich elk in een eigen marktsituatie en een eigen beleidskader bewegen maar tegelijkertijd tezamen deel uitmaken van de structuurverandering die het ontstaan van de Europese Unie ook voor Nederland meebrengt.

**18. ALS WETHOUDERS VAN VIER GROTE STEDEN** beschouwen wij het zorgdragen voor de vernieuwing van onze steden als ons aandeel in de ontwikkeling van de metropool, zoals wij van anderen verwachten dat zij de vernieuwing van hun steden, de ontwikkeling van het landelijk gebied, de waterhuishouding en de verbindingen als hun aandeel beschouwen. Maatschappelijk gezien betreft de stedelijke vernieuwing een breed scala aan vernieuwingen op het gebied van inburgeren, onderwijs, arbeid, veiligheid en zorg die het vergroten van participatie in de stedelijke samenleving als gemeenschappelijke noemer hebben. Aan de ruimtelijke ordening is dan de opgave gesteld om verouderde woonmilieus te vernieuwen, verouderde bedrijfsterrains te revitaliseren, onderwijsvoorzieningen te moderniseren en centrumontwikkelingen te stimuleren. Meer in het algemeen betekent stedelijke vernieuwing een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte: het geheel van stedelijke bestratingen en beplantingen met extra aandacht voor concentratiepunten van stedelijke activiteit zoals parken, pleinen, sportvoorzieningen en stationsomgevingen. Het zelfrespect van de stedelingen wordt immers mede bepaald door de kwaliteit van de omgeving waarin zij dagelijks verkeren.

**19. HET CENTRALE PROJECT**, waarmee de deltametropool gestalte krijgt, is het aanwijzen en ontwikkelen van de vijf centrale 'stadshavens' (cityports) in de deltametropool. Dit zijn de vijf plaatsen waar het intercontinentale net van luchtlijnen, het internationale net van spoorlijnen en het interregionale net van autowegen via transferia worden gekoppeld: Amsterdam-Zuidas/centrum, Schiphol, Hoog Haghe, Rotterdam CS en Utrecht City Project.

Door tussen deze vijf stadshavens openbaar railvervoer te bieden dat de snelheid van de TGV combineert met de frequentie van agglomeratievervoer worden de nu als vier stadsgewesten of als twee randstadvleugels onderscheiden gebieden geïntegreerd tot één stedelijk complex, de deltametropool.

**20. COMBINATIE** van de genoemde vijf stadshavens met de hoogstedelijke interactiemilieus bevordert de onderlinge bereikbaarheid van deze centra. Dit schept de juiste voorwaarden voor creatieve competitie tussen de steden. Deze competitie bevordert het vergroten van diversiteit. Grotere diversiteit bevordert synergie. Zo worden voorwaarden geschapen voor verdere differentiatie, specialisatie, topkwaliteit en het ervaren van het samenspel van hoogstedelijke centra rond het Waterrijk als een complex geheel, een Europese metropool.

**21. HET ONTWIKKELINGSCONCEPT** voor de deltametropool bestaat uit de wisselwerking van de vier verschillende processen: (1) openbare opinievorming om overeenkomsten en verschillen tussen de huidige situatie en de deltametropool te verhelderen, (2) vormen van coalities en allianties om de voorstanders van deze ontwikkeling te verenigen, (3) verrichten van onderzoek en maken van ontwerpen - bijvoorbeeld van de vijf stadshavens en van het Waterrijk - om belangrijke onderdelen van de metropool naderbij te brengen, (4) al die werken bij voorrang uitvoeren die bijdragen aan het ontstaan van de deltametropool.

De gelijktijdigheid en onderlinge wisselwerking van deze vier processen is de essentie van het ontwikkelingsconcept. Alleen zo kan synergie ontstaan. Want vertaald in gewoon Nederlands is synergie: werk met werk maken.

#### **DE WETHOUDERS RUIMTELIJKE ORDENING**

van Amsterdam  
D.B. Stadig

van Den Haag  
P.G.A. Noordanus

van Rotterdam  
J.C. Kombrink

van Utrecht  
A.M.J. Rijckenberg