

hoofdpijnen ontwikkelingsconcept deltametropool (november 2000)

hoofdpijnen ontwikkelingsconcept in 10 minuten (leidraad)

Op de ledenvergadering van 30 september 2000 en de werkconferentie van 17/18 november 2000 zijn de hoofdpijnen voor dit ontwikkelingsconcept vastgelegd in tien punten. Deze tien punten, waarin eerdere verklaringen zijn samengevat, dienen als leidraad voor de strategie van de vereniging:

1. In Europees perspectief is de ontwikkeling van de Deltametropool gericht op het bereiken van meer synergie in de activiteiten van de mensen die hier verblijven; meer synergie is mogelijk en gewenst met betrekking tot sociale, economische en culturele activiteiten en inspanningen gericht op een duurzaam milieubeheer.
2. Meer synergie van sociale activiteiten staat ten dienste van de ontplooiing van personen en groepen en van hun participatie in de samenleving: de Deltametropool als 'emancipatie-machine'.
3. Meer synergie van economische activiteiten staat ten dienste van individuele en gezamenlijke welvaart door via bundeling van krachten meerwaarde te genereren: de Deltametropool als motor van de Nederlandse economie.
4. Meer synergie van culturele activiteiten staat ten dienste van individuele en collectieve competentie om in een pluralistische maatschappij de vrede te bewaren. Dit gebeurt door een permanente en openbare herijking van heersende normen en waarden via kunsten, wetenschappen, politiek en religie: de Deltametropool als 'leerschool' van de burgermaatschappij.
5. Meer synergie van activiteiten gericht op duurzaam milieubeheer van de Deltametropool wordt bevorderd door afscheid te nemen van een nationaal perspectief waarin West-Nederland figureert als dichtbevolkt land en te kiezen voor een Europees perspectief: de Deltametropool als dunbevolkte stad.
6. Het water van de delta is bestaansbron en beeldmerk van deze metropool. Voor een duurzaam milieubeheer is de waterhuishouding voor de Deltametropool van existentiële betekenis. Dit vergt aandacht voor kustbeheer, voor de stroomgebieden van de grote rivieren zowel als van een veelheid van kleinere veenstromen en voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water.
7. Het landschappelijke karakter van de Deltametropool wordt internationaal erkend als bijzondere kwaliteit. Voor een duurzaam milieubeheer van dit cultuurlandschap is de grondgebonden landbouw onmisbaar. Dit vergt aandacht voor het onderhouden van de productievoorwaarden voor duurzame landbouw in wisselwerking met het behouden en ontwikkelen van natuurwaarden en cultuurhistorische waarden van het landschap.
8. Voor de Deltametropool als internationale handelsmetropool is een efficiënt systeem van communicatie en transport met de bijbehorende externe en interne netwerken van verbindingen een bestaansvoorwaarde. Voor een duurzaam milieubeheer van dit transportsysteem is efficiencyverbetering ervan noodzakelijk. Deze efficiencyverbetering betreft alle lagen van het systeem: van internationale netwerken tot aan de lokale. Multimodale en meervoudig gelaagde verknoping bevordert efficiencyverbetering door mogelijk maken van ketenmobiliteit. Daarom staan deze knopen ('connectors') in het ontwikkelingsconcept centraal, van mainports tot en met taxihalthes.

9. De Deltametropool als wereldstad wordt gekenmerkt door interacties en transacties tussen mensen uit alle delen van de wereld met een bonte veelheid van leefstijlen en van culturele conventies. Voor een duurzaam milieubeheer van het stedelijk gebied is daarom een grote diversiteit aan stedelijke verblijfsmilieus onmisbaar evenals een grote rijkdom aan openbare en particuliere ruimten waarin deze interacties en transacties kunnen plaatsvinden: plaatsen van ontmoeting. Daarom staan in het ontwikkelingsconcept stedelijke diversiteit en oude en nieuwe centra als plaatsen van ontmoeting centraal.
10. De Deltametropool accommodeert zijn eigen groei. Omdat het grondgebied reeds volledig in beslag wordt genomen door vele verschillende vormen van grondgebruik, is het concept 'dichtbevolkt land' d.w.z. zoveel mogelijk handhaven van gevestigde posities in bestaande vormen van grondgebruik, een doodlopende weg. Het concept 'dunbevolkte stad' biedt het perspectief van een kwalitatieve benadering waarin innovatie door integratie en meervoudig ruimtegebruik de transformatie naar een ruimtelijke kwaliteit van internationale allure bevordert.

Op basis van de leidraad zijn richtinggevende uitspraken voor de te volgende strategie van de vereniging vastgesteld. Deze uitspraken hebben een bepaalde volgorde, die voortkomt uit het centraal stellen van ruimtelijke kwaliteit als een situatie van labiel evenwicht (harmonie) tussen waterhuishouding, landelijk gebied, transportsysteem en stedelijk gebied. Om dit evenwicht te bereiken en in stand te houden geldt voor de volgorde van aandacht: hoe zwakker de economische positie, hoe meer bedreigd, hoe hoger daarom in de rangorde van beslissen.

De rangorde is:

- A. waterhuishouding, die kost alleen maar geld
- B. landelijk gebied, dat brengt bijna niets op
- C. transportsysteem, marginaal rendement
- D. stedelijk gebied, daar wordt het geld verdiend

Bij deze volgorde passen twee kanttekeningen:

- waterhuishouding, landelijk gebied en transportsysteem scheppen de voorwaarden voor groei en bloei van het stedelijk gebied; daarom worden deze vier deelsystemen in het ontwikkelingsconcept Deltametropool ook uitdrukkelijk als onderdelen van het systeem Deltametropool als geheel beschouwd
- kosten en baten van de Deltametropool hebben een publieke en een private component. Private baten leiden via belastingen ook tot publieke baten. Publieke kosten (investeringen) scheppen op hun beurt condities voor het verwerven van private baten. Publiek-private samenwerking kan leiden tot efficiencyverhoging van deze wisselwerking.

De uitspraken zijn:

waterhuishouding

1. Waterbeheer in de Deltametropool bestaat uit dynamisch kustbeheer, het beheer van stroomgebieden en het op seizoenwisselingen en risicobeheersing afgestemd vasthouden, bergen en afvoeren van water.

2. De synergie tussen de waterhuishouding van de delta en de inrichting van stad en land krijgt gestalte door het accentueren van de verbindingen tussen de grote buitenwateren van de Deltametropool en het laaggelegen en waterrijke kerngebied.
3. Voor zover meer ruimte nodig is voor seizoensberging en calamiteitenberging heeft ligging van extra wateroppervlak in en om steden (waar het water het snelst afstroomt) de voorkeur, ook met het oog op wonen aan het water, waterrecreatie en contrastwerking met een stedelijke bebouwing: open en natuurlijk versus gesloten en artificieel.

landelijk gebied

4. Het landelijk gebied is een onlosmakelijk onderdeel van de Deltametropool als concentratie van extensieve en laagdynamische vormen van bodemgebruik zoals voorraadbeheer (grond, water, energie), landbouw, natuurgebieden en openluchtrecreatie.
5. Grondgebonden landbouw vervult een duurzame rol in het landschap van de Deltametropool. Dit impliceert exploitatie en beheer van grote delen van het landschap door zelfstandige agrarische ondernemers en het handhaven van daartoe benodigde duurzame productievoorwaarden.
6. Ontwikkeld wordt een metropolitaan park systeem (waterrijk) ter geleiding van de Deltametropool. Dit parksysteem bestaat uit onderdelen in bezit en beheer bij diverse onafhankelijke partijen; het functioneren als systeem berust op vrijwillige samenwerking die onderling in contracten of anderszins duurzaam wordt vastgelegd.

transportsysteem

7. Een goed transportsysteem is basisvoorwaarde voor het kunnen bereiken van meer synergie in sociale, economische en culturele zin. Dit vereist verknopen van vervoersmodaliteiten (weg en rail voor personenvervoer, weg en vaarweg voor goederenvervoer) en verknopen van vervoerslagen (van internationaal tot lokaal) in knopen ('connectors') ten behoeve van het optimaliseren van verplaatsingen (ketenmobiliteit).
8. Het vervoerssysteem bestaat uit een rangorde van connectoren met hun onderlinge verbindingen. Deze rangorde wordt bepaald op grond van hun kenmerken als:
 - vervoerspotentieel: 'node'
 - vestigingspotentieel: 'place'

'Node' en 'place' kunnen verschillende inhoud hebben, afhankelijk van de vraag of het accent ligt op personenvervoer of op goederenvervoer en hun plaats in de rangorde van connectors.

9. De selectie van connectors ten behoeve van een optimaal transportsysteem voor de Deltametropool vindt plaats op basis van:
 - verbeteren onderlinge bereikbaarheid: bekorten reistijden
 - optimaal benutten van vaarwegen, spoorwegen en autowegen als multimodaal netwerk
 - bijdragen aan de ontwikkeling van bestaande en nieuwe stedelijke centra
 - beschermen en ontwikkelen van landschappelijke waarden.

stedelijk gebied

10. Diversificatie van het stedelijk gebied via meer aandacht voor woonwerkmilieus, woonrecreatiemilieus en werkrecreatiemilieus.
11. Opwaarderen van stedelijke woongebieden uit de periode 1950-1970 hetzij via een sterker randstedelijk groen karakter, hetzij via een meer kernstedelijk, multifunctioneel karakter.

12. Toevoegen van thans in onvoldoende omvang aanwezige hoogstedelijke, hooglandelijke en waterrijke milieus.

algemeen

13. Verbeteren van de herkenbaarheid van de cultuurhistorische ontwikkeling van de Deltametropool.

14. Inspelen op informatiemaatschappij door hernieuwde aandacht voor maatschappelijke milieus die nieuwe informatie genereren en kritisch volgen: kunsten, wetenschappen, politiek, religie, media; heroriëntatie van deze vestigingen op bestaande en nieuwe stedelijke centra.

Aanvaarden van de permanente dynamiek van het ruimtelijk systeem door het vervangen van ruimtelijke ordening via drie lagen van bodembedekkende plannen voor de lange termijn van rijksdepartementen, provincies en gemeenten door selectieve projectenportefeuilles in combinatie met een bijbehorend ontwikkelingsperspectief: van toelatingsplanologie (ruimtelijke plannen) naar ontwikkelingsplanologie (ruimtelijke investeringen).