

Laat de zuidelijke Randstad de krimp eindelijk eens onder ogen zien

Het slechte nieuws over Rotterdam Zuid heeft ons weer eens met de neus op de feiten gedrukt. Problemen van 'on-Nederlandse' dimensies, aldus Deetman en Mans in hun analyse. Op basis daarvan wil Rotterdam een flinke zak geld van het Rijk om een 'kwaliteitssprong' in Zuid te maken. Het zuinige antwoord van minister Donner sprak boekdelen. Niet onbegrijpelijk. Er is in de loop der tijd al zoveel geld in Randstedelijke probleemgebieden gestort. Het wordt tijd een heldere diagnose te stellen, en niet alleen voor Rotterdam Zuid, maar voor de 'metropoolregio Rotterdam - Den Haag', ja voor de hele Zuidvleugel van de Randstad. Centraal staat de vraag of er nog wel een demografische, economische en hydrologische basis voor een stedelijke agglomeratie van deze omvang op deze plek bestaat.

Haperende banenmotoren

De ruimtelijke ontwikkeling van de stad is afhankelijk van een aantal factoren, waaronder demografie, economie en - zeker in het laaggelegen waterrijke westen des lands - hydrografie. Laten we ze hier eens nalopen. Allereerst de demografie. Inmiddels is het vooruitzicht op demografische krimp gemeengoed geworden. Europa in zijn geheel krimpt sinds het begin van de 21^e eeuw. Mondiaal stagneert de omvang van de bevolking vanaf het midden van de eeuw om na 2170 langzaam te gaan krimpen, zo is de VN-prognose. In meer dan de helft van de Nederlandse gemeenten staat krimp op het programma. Ook in de Randstad, en met name in de Zuidvleugel, staat de bevolkingsgroei onder druk.

De tweede factor is de economie. De mate waarin economie van invloed is op de bevolkingssomvang hangt af van de mate waarin banen geschapen worden. In dit opzicht kant de Zuidvleugel van de Randstad toch wel met een probleem. Rotterdam had in 2010 met 8,8% het hoogste werkloosheidspercentage van de vier grote steden, in Den Haag steeg in hetzelfde jaar de werkloosheid het snelst, van 5,5% naar 6,8%.

De economische betekenis van de Rotterdamse haven is van onmiskenbaar belang, maar dan vooral voor een veel groter gebied dan de Zuidvleugel van de Randstad, tot in Brabant en tot diep in het Duitse achterland aan toe. Maar voor de Rotterdamse agglomeratie is de haven allang niet meer de grote banenmotor van weleer. De automatisering heeft geleid tot een grote uitstoot van arbeid, in de haven en verwante sectoren als petrochemie. Na de ondergang van de scheepsbouw heeft de regio er geen maakindustrie van formaat voor in de plaats gekregen. De dienstensector en met name het onderwijs die hiervoor voor in de plaats kan komen en deels is gekomen, is echter niet per se gebonden aan de Rijnmond.

Ook in de Haagse regio kalft de werkgelegenheid af. De belangrijkste banenmotor wordt hier gevormd door de Rijksoverheid en aanverwante (semi)overheidsinstellingen met hun op- en neerwaartse bindingen. Het Rijk slinkt af. Ministeries worden samengevoegd en ingekrompen. 'Brussel' neemt steeds meer bevoegdheden over van 'Den Haag' en de op handen zijnde schaalvergroting van het middenbestuur zal onherroepelijk tot gevolg hebben dat de groter geworden provincies, landsdelen gelijk, meer bevoegdheden en eigen budget zullen eisen.

Water

Is in het laaggelegen westen des lands de derde, niet te miskennen factor van betekenis. De fluctuaties in het hemelwater en de toevoer van rivierwater worden groter. Onder druk van de stijging van de zeewaterspiegel kan de verzilting toenemen. Tegen deze achtergrond bestaat er grote behoefte aan meer waterbergingsruimte en waterreserveruimte, zeker in een gebied als de regio Den Haag - Rotterdam. Meer dan 70% van het Hoogheemraadschap van Delfland bestaat uit verhard oppervlakte. Nergens in Nederland ligt dat percentage zo hoog. Hierdoor wordt het waterbergend vermogen van het gebied beperkt. Naast dit probleem speelt de kwestie van de overstromingen. De Deltacommissie Veerman adviseerde in een van haar aanbevelingen bij de keuze van bouwlocaties ook overstromingsrisicoanalyses te betrekken. Dergelijke analyses bestaan er voor het gebied van de zogeheten Dijkkring 14, dat een groot deel van het Groene Hart en de Randstad beslaat. In de zuidvleugel van de Randstad spreekt Schieland met zijn diep gelegen polders tot de verbeelding. Wie zei daar Zuidplaspolder?

Langzaam krimpen en afslopen

Bij de keuze van bouwlocaties moeten we dus rekening houden met het water. En niet alleen bij de keuze van bouwlocaties, maar ook bij de keuze van *afslope*locaties. Nee, weest niet bevreesd, de krimp staat niet meteen om de hoek, en als ie komt al het een langzaam proces zijn. De nog steeds doorzettende woonverdunding zal aanvankelijk de krimp afremmen. Het is een langzaam decennialang proces dat zich niet centraal laat plannen zoals jarenlang de groei gepland werd. In bepaalde zones kan en moet al wel voorgesorteerd op de sloop die zich langzaam voltrekt. Daar kan eigen burgerinitiatief de ruimte krijgen. Andere locaties moeten juist tot pleisterplaatsen van herbergzaamheid ontwikkeld worden, onverminderd op initiatief van de overheid.

Blauw en groen

Bij de ontwikkeling van het stedelijk patroon van de Zuidvleugel van de Randstad moet terdege rekening gehouden worden met het landschap als potentiële factor van economie en identiteit. Het landschap mag in Zuidvleugel zeker wel aan aantrekkelijkheid en ecologische kwaliteit winnen. De combinatie van meer ruimte voor water met groen kan daar voor zorgen. Het zou in dit verband geen kwaad kunnen om de provinciale initiatieven voor Groene (wandelen en fietsen) en Blauwe (pleziervaren) Netwerken uit de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw nieuw leven in te blazen. Vrijtijdsbesteding is economisch nog steeds een groeisector, zeker wat betreft de werkgelegenheidseffecten. De Zuidvleugel loopt tot nu toe in dit opzicht beslist niet voorop. Een langzaam krimpend Rotterdam - Den Haag moet zijn kracht putten uit een keuze voor zijn sterke kanten. Minder maar beter. Eén van die sterke punten is niet in de laatste plaats ook de ingenieurstraditie, met Delft als vlaggenschip - de waterstaatstraditie dan met name, gezien het waterrijke toekomstperspectief van de 'metropool'. Maar dan wel een traditie die meer dan vroeger ruimte biedt aan de dynamiek van het water en aan het ontwikkelen van duurzame energie- en voedselproductie.

Brabantstad als uitwijkmogelijkheid?

Zoals hiervoor al gezegd is de dienstensector niet gebonden aan de zuidvleugel van de Randstad. Brabantstad ligt veilig hoog en droog op het Brabants Plateau. Hier kunnen eventuele demografische nagroeigolfjes opgevangen worden. Geo-economisch ligt Brabantstad bovendien uitgesproken gunstig. Het westen van Brabantstad raakt aan de verkeersas tussen Rotterdam en Antwerpen. Op een hoger schaalniveau ligt Brabantstad heel strategisch als een spin in het web binnen de mega-driehoekstad (30 miljoen inwoners) van Randstad, Vlaamse Ruit en RheinRuhrg gebied. Ondanks de Haagse bevoordeling van de Randstad, met name op infrastructureel gebied, is Brabant de laatste decennia economisch al een eind op Holland ingelopen, zeker op de Zuidvleugel van de Randstad. Het 'groene hart' van de mega-driehoekstad leent zich goed als vestigingslocatie voor onderwijs en onderzoek, kennis en innovatie. Maar daarbij moet er wel voor gewaakt worden dat men de kip met de groene eieren onderweg velt.

Jan Dirk Dorrepaal (ruimtelijk organisatiekundig adviseur) en Steven van Schuppen (cultuurhistoricus).