

Dreigt de **Jutlandisering** van het **Boven-Moerdijkse**?

Jutlandisering - de term stamt uit de booming nineties van de vorige eeuw en duidt op doodlopende landstreken aan wie de vaart der volkeren voorbij dreigt te gaan. Vóór alles wilde Randstad Holland toentertijd absoluut niet Jutlandiseren en wil dat nog steeds niet, maar we zouden ons kunnen afvragen hoe 'erg' dat verjutlanden eigenlijk is. Jutlandisering zou ook tot geuzentitel gemaakt kunnen worden. En we zouden ons ook kunnen afvragen of Jutlandisering uiteindelijk niet onafwendbaar wordt als we de zaak op langere termijn en op grotere schaal bezien. Op langere termijn met het oog op de door de klimaatwijziging groeiende waterbezwaar in en om de Randstad. Op grotere schaal als we de groeiende aantrekkingskracht van bij uitstek strategisch gelegen landstreken in ogenschouw nemen binnen de stedelijke driehoek Rotterdam-Antwerpen-Ruhrgebied. Landstreken als Brabant en Limburg bijvoorbeeld, waarvan Noord Brabant nu al sterk in opkomst is. Zou het niet tijdig herkennen van dergelijke tekenen die wijzen op essentiële krachtsverschuivingen binnen de Noordwest-Europese stedelijke configuratie de Randstad op termijn duur te staan kunnen komen?

Het wassende water

Over de rol van het wassende water op de langere termijn zullen we op deze website blijven ingaan, zie ook het artikel 'Hoe maken we ons land waterproof' in dit lentenummer van ons kwartaaljournaal. Daar gaan we op door waarbij we de komende tijd vooral gaan *inzoomen* op de zuidvleugel van de Randstad. Daar komen het oprukkende zeewater en het rivierwater met zijn steeds sterkere fluctuaties samen. En daar gaat het sociaaleconomisch beduidend minder goed voor de wind dan in de noord- en oostvleugel. Hier lijken de ruimtelijke opgaven die door onze Operatie Dubbelkrimp aan de orde gesteld worden het allereerst op de agenda te moeten komen. Het betreft hier de lastige opgave om de urgentie van een kwestie die in het vigerende ruimtelijke beleid absoluut niet als zodanig ervaren wordt over het voetlicht te brengen. Dat willen we doen door heel concreet te worden, man en paard te noemen, nog veel sterker dan voorheen, door bijvoorbeeld te komen met artikelen als 'Hoe en wanneer kan Zoetermeer minder worden?' of 'Eilandenrijk Zoutplas – wie steekt straks de dijk door?'. En door verder te gaan met onze zoektocht naar het ontwerp van een duurzame ruggengraat voor de zuidvleugel in een nattere toekomst. Wat is het lot van al die vroeg oude *new towns*, welke nieuwe rol kunnen de middelgrote stad en het oude en nieuwe dorp in de toekomst krijgen, Vinex en vastgoedzeepbel voorbij?

De NW-Europese stedelijke configuratie

In dit lentenummer van het kwartaaljournaal hebben we met het artikel *'Stedelijke netwerken aan weerszijden van Brenner en Gotthard - Het voorspoedige zuiden van de 'EURandstad'* onze rondgang langs de EURandstad voltooid. We gaan ons nu weer vooral op het Europa dichterbij huis richten. Centraal staat daarbij de groeiende aantrekkingskracht van name een Brabant en Limburg als relatief 'groen hart' binnen de stedelijke driehoek Randstad Holland - Vlaamse Ruit - Rijn- en Roer. Daarbij speelt de Vlaamse Ruit een spilfunctie binnen een beduidend grotere NW-Europese stedelijke configuratie: Antwerpen in de primair infrastructurele driehoek met Ruhrgebied en Holland, Brussel in de financieel-institutionele veelhoek met Luxemburg, Frankfurt, Straatsburg en Parijs [de relatie met Londen lijkt steeds onzekerder te worden]. In een dergelijk verband doemen vragen op als: Wordt Randstad Holland door de dynamiek van de grensoverschrijdende interstedelijke interactie niet automatisch steeds meer het Jutland van deze configuratie of kan de ICT-as Amsterdam-Eindhoven in dit verband juist nieuwe perspectieven bieden? En: Hoe kan Noord Brabant zijn rol als mondiaal *Brainport* binnen de configuratie verder uitbouwen?

Wat betreft die laatste vraag: een verdere verbetering van de positie van Noord Brabant begint met de verbetering van de transportverbindingen met Nordrhein Westfalen en Vlaanderen. Allereerst door hier de huidige allerbelabberdste spoorverbindingen te verbeteren en nieuwe lijnen aan te leggen: van Eindhoven naar Rhein-Ruhr [ook met de linker Rijnsoever] en naar Antwerpen en Brussel [de weinige grensoverschrijdende lijnen die hier liepen werden reeds lang geleden opgedoekt]. Een advies van soortgelijke strekking werd in februari uitgebracht door *De Moreelse Tafel*, een adviesclub van NS, Schiphol en enkele adviesbureaus. Zij willen een toekomstvisie tot 2050 ontwikkelen en daarbij verder vooruitkijken dan in het vigerende *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer* [PHS] gebeurt. We houden de lezer van deze site op de hoogte.